



# Guia sobre os mecanismos de financiamento e aspetos financeiros para a Mobilidade Rural

Contrato: MOVE/2022/OP/0008

Escrito por  
Andrea Lorenzini, Brendan Finn  
Eleonora Ercoli, Elena Bargagna  
MemEx Srl  
Novembro – 2024



**COMISSÃO EUROPEIA**

Direção-Geral de Transportes e Mobilidade  
Direção B - Investimento, Transportes Inovadores e Sustentáveis  
Unidade B3 - Inovação e Investigação

*Contacto:* Isabelle VANDOORNE

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

*Comissão Europeia B-1049 Bruxelas*

# **Guia sobre os mecanismos de financiamento e aspetos financeiros para a Mobilidade Rural**

Contrato: MOVE/2022/OP/0008

***O Europe Direct é um serviço que o ajuda a encontrar respostas às suas perguntas sobre a União Europeia.***

**Número gratuito(\*):**

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

(\* ) A informação prestada é gratuita, assim como a maioria das chamadas (embora algumas operadoras, cabines telefónicas ou hotéis possam cobrar).

#### **NOTA LEGAL**

Este documento foi preparado para a Comissão Europeia, no entanto, reflete apenas as opiniões dos autores, e a Comissão não pode ser responsabilizada por qualquer uso que possa ser feito das informações nele contidas.

Mais informações sobre a União Europeia estão disponíveis na Internet (<http://www.europa.eu>).

Luxemburgo: Serviço das Publicações da União Europeia, 2025

ISBN : 978-92-68-27223-7

doi: 10.2832/6491074

© União Europeia, 2025

A reprodução é autorizada desde que a fonte seja reconhecida.

# CONTEÚDO

|   |    |
|---|----|
| TERMOS-CHAVE E DEFINIÇÕES .....   | 7  |
| INTRODUÇÃO .....  | 8  |
| 1. DESAFIOS NO ACESSO A FUNDOS PARA SERVIÇOS DE MOBILIDADE RURAL .....                      | 10 |
| 2. FATORES FACILITADORES PARA O ACESSO AOS MECANISMOS DE FINANCIAMENTO .....                | 15 |
| 3. ENQUADRAMENTO FINANCEIRO PARA OS SERVIÇOS DE MOBILIDADE PARTILHADA EM ZONAS RURAIS ..... | 17 |
| 4. PLANEAMENTO FASEADO PARA O FINANCIAMENTO E AS ESTRATÉGIAS FINANCEIRAS .....              | 21 |
| 5. DEFINIR OS ASPETOS-CHAVE DO PROJETO .....  | 22 |
| 6. AVALIAÇÃO DAS NECESSIDADES E PLANOS DE FINANCIAMENTO .....                               | 33 |
| 7. ABRIR CAMINHO NUM MERCADO ALTAMENTE REGULAMENTADO .....                                  | 43 |
| 8. DAR VOZ ÀS PROPOSTAS .....   | 46 |
| CONCLUSÕES .....  | 54 |

## LISTA DE TABELAS

|  |    |
|--|----|
| Tabela 1 Exemplos de KPIs adaptados para avaliar lacunas na mobilidade rural .....       | 14 |
| Tabela 2 Potencial, objetivos, limitações e parceria para proponentes líderes alvo ..... | 23 |
| Tabela 3 Principais tipos de projetos de mobilidade em áreas rurais .....                | 26 |
| Tabela 4 Combinar fontes de financiamento para soluções de mobilidade rural .....        | 36 |

## LISTA DE FIGURAS

|   |    |
|---|----|
| Figura 1 Serviços de transporte estruturantes e localizados em territórios rurais. ....                   | 9  |
| Figura 2 Mecanismos de financiamento para a mobilidade rural .....  | 10 |
| Figura 3 Destaques da iniciativa de parceria KITE em Kilkenny, Irlanda .....                              | 16 |
| Figura 4 Transporte sob demanda BürgerBus em Oberes Glantal, Alemanha .....                               | 16 |
| Figura 5 Estruturas financeiras para soluções de mobilidade .....   | 18 |
| Figura 6 Estruturas financeiras para transporte a pedido no Médio Tejo, Portugal .....                    | 18 |
| Figura 7 Gestão de questões organizacionais e operacionais .....  | 19 |
| Figura 8 O serviço porta-a-porta Sopotniki na Eslovénia .....   | 20 |
| Figura 9 Abordagem passo a passo para o financiamento da mobilidade rural e estratégias financeiras ..... | 21 |
| Figura 10 Definir os elementos-chave do projeto – Passo 1-3 .....   | 22 |
| Figura 11 Partilha de carros de comunitária na comunidade rural de Villerouge-Termenès .....              | 25 |
| Figura 12 Projeto VysoMarch na fronteira entre a Áustria e a Eslováquia .....                             | 29 |

|  |    |
|--|----|
| Figura 13 Requisitos de financiamento para soluções de mobilidade partilhadas rurais. ....                   | 30 |
| Figura 14 Questões financeiras para soluções de mobilidade partilhada rural.....                             | 31 |
| Figura 15 Projeto de Mobilidade Inteligente no Vale de Garfagnana, Itália. ....                              | 32 |
| Figura 16 Definir os elementos-chave do projeto – Passo 4-6.....   | 33 |
| Figura 17 Tipos de financiamento para soluções de mobilidade rural .....                                     | 34 |
| Figura 18 Visão geral das necessidades de financiamento ao longo das diferentes fases do projeto.....        | 34 |
| Figura 19 Sistema de bicicletas partilhadas Sprottenflotte na região de Kiel, Alemanha .....                 | 35 |
| Figura 20 Aproveitando as fontes de financiamento em Rethymno, Grécia .....                                  | 37 |
| Figura 21 Apoio para um esquema rural de partilha de carros elétricos: O Modelo FLUGS no Tirol Oriental..... | 38 |
| Figura 22 Financiamento necessário para custos pré-projecto e de capital .....                               | 40 |
| Figura 23 Financiamento necessário para custos operacionais para serviços de transporte flexíveis .....      | 41 |
| Figura 24 Financiamento necessário para custos operacionais em serviços de boleia partilhada .....           | 42 |
| Figura 25 Definir os elementos-chave do projeto – Passo 7.....   | 43 |
| Figura 26 Transporte a Pedido no Médio Tejo, Portugal.....   | 45 |
| Figura 27 Definir os elementos-chave do projeto – Passo 8-10 .....   | 46 |
| Figura 28 Fases para elaborar um plano de negócios de serviço de mobilidade rural .                          | 47 |
| Figura 29 Modelo Canvas para cocriação de soluções de mobilidade rural. ....                                 | 48 |
| Figura 30 Benefícios sociais associados à mobilidade rural .....   | 50 |
| Figura 31 Caminhos de Ferro Verdes (Green Railways) yem Valmiera, Letónia .....                              | 50 |
| Figura 32 Etapas principais para a preparação de uma proposta para um financiamento .....                    | 52 |
| Figura 33 exemplo: Abrir caminho entre a gama de programas de financiamento da UE .....                      | 52 |

## TERMOS-CHAVE E DEFINIÇÕES

| <b>Termo</b>                       | <b>Definição</b>   |
|------------------------------------|--|
| <b>PAC</b>                         | A Política Agrícola Comum (PAC) é uma política comum a todos os países da UE. É gerida e financiada a nível europeu a partir dos recursos do orçamento da UE. A PAC suporta um mercado único aberto para os produtos agroalimentares da UE, garantindo preços acessíveis, mantendo alguns dos mais elevados padrões de segurança e ambientais do mundo e mantendo as comunidades rurais vibrantes. |
| <b>Despesas de Capital</b>         | As despesas de capital são as despesas necessárias para adquirir, melhorar e manter ativos fixos físicos (por exemplo, infraestruturas rodoviárias, ciclovias, pontes, túneis, etc.), incluindo tecnologia ou equipamentos (sistemas de segurança e sistemas de prioridade rodoviária, bilhética, sistemas de gestão de informação, etc.), e ativos móveis, incluindo veículos                     |
| <b>ERMN</b>                        | A Rede Europeia de Mobilidade Rural (ERMN) é uma rede pan-europeia para o aprofundamento da temática da mobilidade rural, para a partilha de conhecimento e experiências entre autoridades locais, profissionais e especialistas. Foi criada e mobilizada pelo Projeto SMARTA-NET.   |
| <b>Aspetos financeiros</b>         | Processo de obtenção de capital e fundos necessários para o desenvolvimento de uma solução, que pode envolver empréstimos, linhas de crédito, subsídios ou investimentos. Inclui também todas as recomendações para atrair investimentos e para a concessão de financiamento.  |
| <b>Mecanismos de financiamento</b> | Diferentes fundos disponíveis para o desenvolvimento e manutenção de uma solução ou de um serviço de mobilidade  |
| <b>Despesas Operacionais</b>       | Despesas operacionais para a execução de um serviço (por exemplo, custos de energia para operar veículos, salários e benefícios para os funcionários, prémios de seguro, manutenção e reparação de veículos e infraestruturas, vendas e marketing), bem como outras despesas relacionadas, necessárias para o funcionamento diário do serviço  |

# INTRODUÇÃO

Este guia é o último de um conjunto de quatro documentos de Orientação preparadas pelo projeto SMARTA-NET<sup>1</sup>. Estes documentos tem o intuito de ajudar a reforçar a capacidade dos municípios para desenvolver e implementar soluções de mobilidade sustentáveis, inclusivas e integradas nos seus territórios. Em particular, esta Orientação centra-se num aspeto crítico: as opções de financiamento para iniciativas de mobilidade rural, incluindo a mobilidade em apoio do turismo rural. A falta de recursos e de conhecimento específico na obtenção de financiamento são obstáculos significativos para as comunidades rurais que pretendem desenvolver serviços de mobilidade personalizados.

Para responder a esta necessidade, este guia fornece as orientações necessárias através de uma abordagem passo a passo. O guia foi concebido para orientar os municípios rurais e os profissionais na compreensão, preparação e apresentação de propostas de financiamento robustas e estratégias financeiras para projetos de mobilidade e manter e suportar os serviços alvo ao longo do tempo. Cada capítulo baseia-se em elementos-chave necessários para a elaboração de um plano de projeto sólido - desde a identificação dos desafios e dos ativos próprios das comunidades rurais, passando pela avaliação dos quadros financeiros numa vertente operacional e à definição de componentes essenciais do projeto.

Esta abordagem estruturada visa ajudar as autoridades locais a navegar na complexidade dos mecanismos, dinâmicas e instrumentos de financiamento, para avaliar claramente as necessidades financeiras e a desenvolver propostas convincentes que abordem os aspetos regulamentares e de mercado que podem ser exclusivas da mobilidade rural.

Quer seja um representante de um município rural, uma autoridade regional, um operador de transportes ou um membro da comunidade local, este guia servirá como uma ferramenta prática para explorar e garantir o apoio financeiro para iniciativas de mobilidade rural.

O acesso para e de áreas rurais pode ser visto através de duas perspetivas complementares.

- **A primeira perspetiva centra-se na forma como os residentes rurais se conectam com o que precisam.** Isto inclui serviços essenciais, emprego, educação e outras oportunidades, muitas das quais estão localizadas fora da sua localidade imediata. Esta dimensão da acessibilidade é fundamental para garantir a inclusão social e a qualidade de vida das comunidades rurais.
- **A segunda perspetiva considera a acessibilidade das áreas rurais do exterior,** enfatizando a facilidade com que as empresas, os turistas e outros visitantes podem chegar a estas regiões. Este é um fator crítico para impulsionar o desenvolvimento económico, promover o turismo e apoiar as indústrias locais.

Em conjunto, estas perspetivas sublinham a dupla importância das soluções de mobilidade na ligação das áreas rurais com o tecido económico e social mais amplo.

---

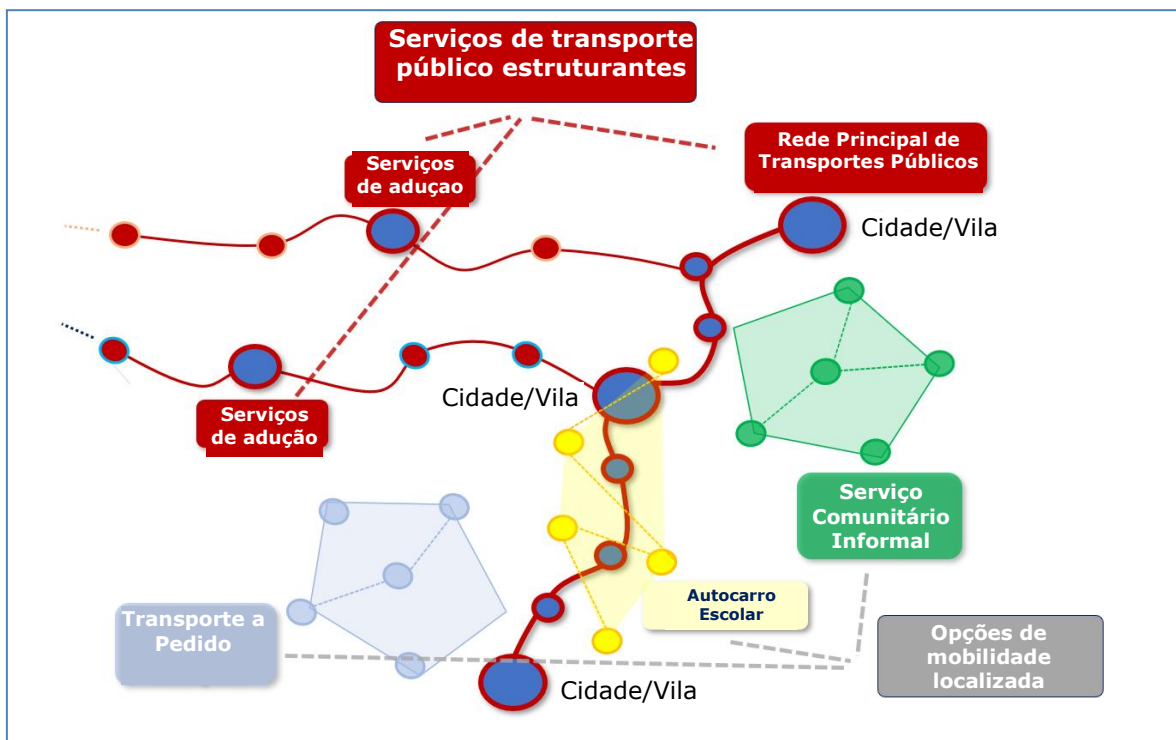
<sup>1</sup>Os outros três documentos de Orientação são: i) Orientação sobre Soluções de Mobilidade Partilhada Rural; ii) Orientações para a mobilidade sustentável em comunidades turísticas rurais; e iii) Orientação sobre a integração de aspetos da mobilidade rural na conceção dos PMUS – PMUS à prova de ruralidade.

Ao lidar com o financiamento da mobilidade rural, distinguimos entre “serviços estruturantes” e opções de mobilidade mais localizadas (Figura 1).

- **Serviços estruturantes**, como os serviços intercidades, de autocarros de longa distância e os serviços de transporte regional, estão integrados nas redes formais/convencionais de transportes públicos. Beneficiam de estruturas estabelecidas de planeamento, organização e financiamento. Estes serviços são apoiados por financiamentos governamentais ou operam comercialmente através de investimento do setor privado. Operam nas principais artérias de transporte, ligando cidades de média dimensão a cidades maiores e centros de transporte regionais. Têm paragens limitadas nas áreas por onde passam.
- **Serviços de mobilidade localizada**, como aqueles que fornecem acesso a destinos-chave dentro das áreas rurais ou que ligam a centros de transporte estruturantes - enfrentam desafios significativos de financiamento e estruturais. Estes serviços são críticos para satisfazer as necessidades de mobilidade diária nas comunidades rurais, mas têm sido severamente subfinanciados durante décadas. Ao contrário dos serviços estruturantes, o financiamento para a mobilidade local é frequentemente incerto, fragmentado e carece de compromissos legais dedicados ou de metas consistentes. Além disso, em muitos casos, as soluções de mobilidade local não são classificadas como “transportes públicos” e, portanto, não são elegíveis para as principais linhas de financiamento ou mobilidade.

**Figura 1 Serviços de transporte estruturantes e localizados em territórios rurais.**

Fonte: MemEx



# 1. DESAFIOS NO ACESSO A FUNDOS PARA SERVIÇOS DE MOBILIDADE RURAL

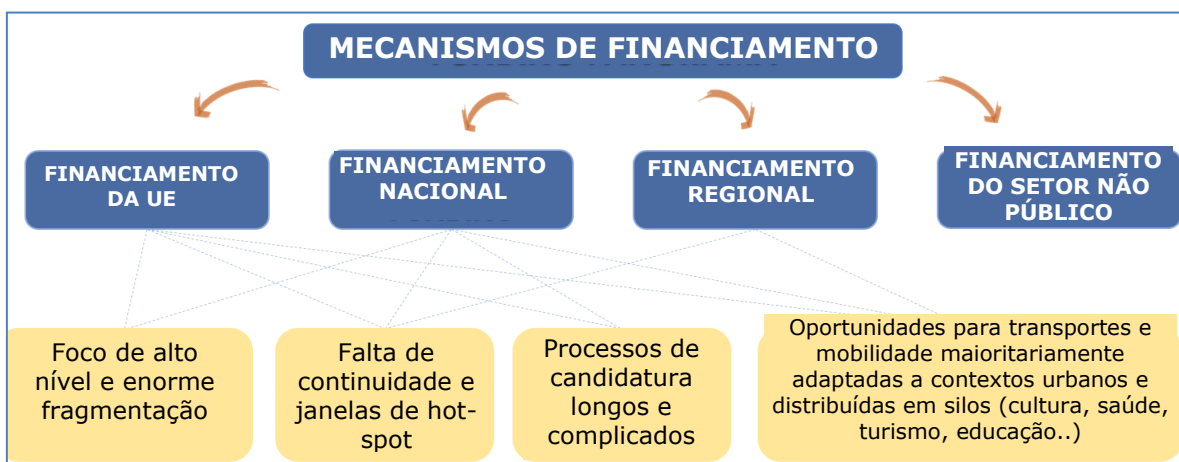
Existem diferentes oportunidades de financiamento, disponibilizadas pelos Estados-Membros da União Europeia para esta temática. No entanto, as comunidades rurais são geralmente impedidas de usar muitas delas para financiar intervenções de mobilidade. Em algumas ocasiões, o financiamento é acessível implementar medidas nas comunidades rurais, mas com subsídios limitados em termos de financiamento, sem garantir a sua sustentabilidade no longo prazo. Para tornar as iniciativas de mobilidade partilhada duradouras, é sempre necessário garantir a continuidade de fontes de financiamento estáveis durante todo o ciclo de vida de uma nova medida. Nas comunidades rurais, entre os parceiros envolvidos, existe frequentemente uma falta de conhecimento e compreensão de todas as potenciais fontes de financiamento que podem ser experimentadas.

De um modo geral, os mecanismos de financiamento podem ser agrupados em quatro categorias principais, como mostrado na Figura 2. Três das quatro fontes são várias formas de **financiamento público**, que estão todas distribuídas em níveis de governo superiores à área alvo. Todas elas têm a capacidade de mobilizar recursos financeiros substanciais, mas a questão crucial é como esses recursos são distribuídos entre as áreas urbanas e rurais.

A quarta categoria é o **financiamento do setor não público**. Isto inclui comunidades, pessoas singulares, ONGs, instituições de caridade e entidades comerciais. Isto poderia ser ainda dividido entre "não público/não comercial" e "comercial". É inevitável que a mobilidade no estilo de transporte público em áreas rurais exija uma fonte de financiamento pública. No entanto, muitos dos outros tipos de mobilidade rural têm necessidades de financiamento menores que podem ser alcançadas de diferentes maneiras a partir da comunidade, patrocínio ou empresas. Muitas vezes, é a única maneira que as comunidades tem para experimentar uma nova iniciativa será por si mesmas se o governo não agir por elas.

**Figura 2 Mecanismos de financiamento para a mobilidade rural**

Fonte: SMARTA-NET



A SMARTA-NET organizou vários encontros de trabalho com os membros da ERMN, tanto em eventos presenciais como online, para avaliar as necessidades e os desafios dos municípios rurais no acesso a fundos. Em particular, durante a 5.ª reunião da ERMN em

Évora (Portugal, 14-16 de maio de 2024), o tema crítico do financiamento de regimes de mobilidade rural foi discutido no pormenor, utilizando um formato interativo de World Café. Os membros da ERMN tiveram a possibilidade de partilhar as suas perceções e experiências com os programas de financiamento para a mobilidade rural, bem como estratégias para garantir recursos adicionais. A discussão centrou-se principalmente em programas específicos de financiamento da UE (principalmente fundos estruturais, por exemplo, Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional<sup>2</sup>(FEDER e Fundos de Coesão<sup>3</sup>), bem como o fundo de Recuperação e Resiliência da UE.

A SMARTA-NET também desenvolveu uma análise das fontes de financiamento europeias, nacionais e regionais disponíveis para a mobilidade rural<sup>4</sup>, detalhando os programas e as suas áreas de intervenção. Os resultados desta análise destacam um desequilíbrio entre os diferentes tipos de financiamento, com um número relevantemente maior de oportunidades de financiamento a nível da UE e opções mais limitadas para os municípios rurais e outras partes interessadas para a implementação de serviços e soluções de mobilidade a nível local.

Mesmo quando os municípios conseguiram identificar opções de financiamento relevantes para a mobilidade rural, tanto a nível da UE como a nível nacional/regional, o acesso a estas apresenta uma variedade de desafios que também surgiram, como anteriormente indicado, durante as discussões com os membros da ERMN. As principais conclusões das interações com os membros da ERMN destacam as seguintes questões:

### **Desafios relacionados com o financiamento da UE**

- Natureza ampla e fragmentação dos concursos de financiamento da UE (em particular Horizonte Europa, CEF<sup>5</sup>, INTERREG<sup>6</sup>, LEADER<sup>7</sup>, programas LIFE), tornando difícil alinhar as necessidades da comunidade com os critérios de financiamento;
- Os concursos da UE (em particular Horizonte Europa, CEF, INTERREG, LEADER, programas LIFE) procuram frequentemente promover objetivos não relacionados com a mobilidade - por exemplo, utilização/desenvolvimento de tecnologias específicas, ambiente e alterações climáticas, descarbonização, equidade, etc. Os proponentes cujo foco é abordar os défices fundamentais de mobilidade na sua área encontram-se em séria desvantagem em comparação com os proponentes cujo ponto forte são os aspetos não relacionados com a mobilidade que (alegam) aplicar à mobilidade. Os proponentes focados na mobilidade tentam adaptar as suas propostas a um modelo de concurso que não prioriza a mobilidade, acabando, inevitavelmente, por enfraquecer as medidas propostas.

### **Desafios relacionados com o financiamento nacional**

- Embora o financiamento inicial para sistemas de mobilidade rural, particularmente os seus custos de capital ou infraestrutura, provenha frequentemente de iniciativas do governo, os municípios são por vezes obrigados a assumir os custos operacionais se os projetos se revelarem bem-sucedidos;

---

<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>Os resultados estão sintetizados no relatório SMARTA-NET "Summary Report of Funding streams and related issues across EU countries" (2024).

<sup>5</sup>Mecanismo Interligar a Europa, [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>Ligação Entre Ações de Desenvolvimento da Economia Rural – Ligações entre atividades para o desenvolvimento da economia rural; [https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained\\_en](https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en)

- O financiamento nacional carece de continuidade, o que não se alinha com o planeamento a longo prazo. Esta inconsistência pode representar desafios para projetos que exigem investimento sustentado ao longo de vários anos (projetos de longo prazo precisam de financiamento estável e previsível para garantir o seu sucesso e alcançar os impactos pretendidos).
- Os programas de desenvolvimento rural geralmente financiam intervenções específicas em áreas rurais que não estão relacionadas com a implementação de serviços de mobilidade e/ou desenvolvimento de infraestruturas de transporte (por exemplo, o Plano Estratégico da PAC<sup>8</sup>).

### **Desafios relacionados com o financiamento regional**

- O transporte público é um domínio fortemente regulamentado, no qual a oferta de serviços e a alocação de financiamentos são invariavelmente determinadas por uma agência a um nível superior ao do município rural – geralmente agências regionais ou nacionais. Estas autoridades de nível superior gerem as prioridades, deixando os municípios rurais com pouca influência sobre os processos de tomada de decisão. Embora possam apresentar pedidos para financiamento de serviços, os municípios rurais raramente têm acesso direto a estes financiamentos, criando um afastamento entre as necessidades locais e os recursos disponíveis;
- Muitas oportunidades de financiamento regionais são baseadas em projetos, com limites de tempo estritos que priorizam a implementação a curto prazo em detrimento da sustentabilidade a longo prazo. Esta falta de continuidade compromete a viabilidade financeira das soluções de mobilidade, uma vez que os municípios muitas vezes lutam para manter os serviços para além do período de financiamento de novos projetos;
- Para as áreas rurais que se estendem entre fronteiras nacionais, regionais ou intermunicipais, o acesso ao financiamento regional torna-se ainda mais desafiante. Estas áreas devem interagir com estruturas de governação fragmentadas, onde os recursos são geridos por diferentes autoridades com diversos regulamentos, prioridades e procedimentos administrativos.

### **Desafios gerais para o acesso ao financiamento público**

- Os processos de candidatura são maioritariamente longos e complicados são comuns. Isto pode ser agravado pela incerteza dos resultados, seja na taxa de sucesso ou no financiamento alocado;
- Muitas oportunidades de financiamento para transportes e mobilidade são concebidas com base nos contextos urbanos, o que pode não se traduzir bem em contextos rurais;
- As dificuldades em monetizar os benefícios. Quantificar os benefícios das soluções de mobilidade rural representa também um grande entrave. As propostas de valor diferem significativamente das que se referem a contextos urbanos. Por exemplo, o valor social da mobilidade para residentes idosos ou jovens em áreas rurais é mais difícil de quantificar, uma vez que se trata de qualidade de vida ou capacidade de continuar a viver na área, em comparação

---

<sup>8</sup>Os Estados-Membros podem não considerar a mobilidade rural e/ou aspetos relacionados como prioridades nacionais, dificultando assim o acesso das comunidades locais ou mesmo dos municípios e comunidades interadministrativas a fundos para a mobilidade, apesar do amplo espectro de possibilidades disponíveis.

com as métricas padrão utilizadas na Análise Custo-Benefício, como o tempo de viagem e a poupança de custos.

### **Desafios relacionados com o financiamento do setor não público**

- Além dos programas de financiamento tradicionais, é possível recorrer a recursos adicionais com o envolvimento do setor privado, alavancando esforços voluntários, obter patrocínios, implementando taxas de utilização e procurando apoio para projetos de demonstração ou piloto. Mas em áreas rurais, onde a procura é geralmente menor do que em contextos urbanos, este tipo de parceria é normalmente difícil, gerando, na maioria dos casos, um menor nível de lucros;
- As áreas rurais sofrem com a falta de operadores de transporte e prestadores de serviços disponíveis. De facto, os baixos volumes de passageiros dificultam a sustentabilidade financeira dos serviços de transporte nestas áreas (em alguns países, por exemplo, Itália, os serviços de transporte regulamentados são financiados por recursos públicos nacionais alocados às Autoridades de Transporte Público e os subsídios são calculados com base nos quilómetros servidos).

Outros desafios enfrentados particularmente por pequenas cidades e comunidades rurais relacionam-se com:

- Falta de especialização e conhecimento aprofundado do panorama existente de oportunidades de financiamento, combinada com recursos humanos limitados e consequentes restrições de tempo. Isto dificulta o potencial para compreender as oportunidades de financiamento mais adequadas às suas necessidades e aumenta as dificuldades em navegar pelos processos de candidatura complicados e demorados;
- Apoio político em escala reduzida: a falta de coordenação entre os diferentes níveis de governo e a concorrência com as grandes cidades que têm mais capacidades e experiências em propostas de financiamento, representa uma barreira ao desenvolvimento de projetos piloto nesta área;
- Possibilidades limitadas de procurar fundos internos para cofinanciar o projeto (mesmo na fase de conceito); falta de competências específicas para elaborar uma estratégia de planeamento a longo prazo para enquadrar as necessidades de investimento.

Para apoiar e justificar programas e planos de financiamento para projetos de mobilidade rural, é essencial que os decisores políticos e os atores envolvidos - incluindo as autoridades regionais e nacionais - adotem Indicadores-Chave de Desempenho (Key Performance Indicators - KPIs) específicos, adaptados aos desafios e as necessidades únicas das áreas rurais.

Os KPIs direcionados fornecem uma estrutura clara para avaliar as lacunas na mobilidade rural e identificar onde o investimento é mais necessário. As lacunas podem estar na cobertura espacial dos serviços de mobilidade, nos horários em que estão disponíveis ou na forma como os serviços se conectam. Exemplos destes KPIs adaptados são apresentados na Tabela 1.

**Tabela 1 Exemplos de KPIs adaptados para avaliar lacunas na mobilidade rural**

| Indicador Chave de Desempenho (KPI)                  | Descrição  |
|--|--|
| Acessibilidade a Terminais e Paragens                | Tempo de viagem e opções disponíveis para os residentes chegarem às paragens de transportes públicos a partir de casa ou do trabalho   |
| Qualidade e Disponibilidade dos Transportes Públicos | Avaliar o número e a proximidade de estações ou paragens, a frequência do serviço, a disponibilidade diária da rota e a pontualidade   |
| Disponibilidade do Serviço*                          | Garantir que os residentes tenham acesso razoável a serviços essenciais, como hospitais, escolas, supermercados, correios, bancos e espaços culturais                          |
| Acessibilidade a Serviços Essenciais                 | Avaliação dos níveis de acesso aos serviços através de transportes públicos ou carro, incluindo o tempo de viagem e as necessidades de transferência entre modos de transporte |
| Opções de Transporte Multimodal                      | Disponibilidade de modos de transporte integrados para apoiar uma gama diversificada de necessidades de viagem   |
| Disponibilidade de Serviços de Transporte Escolar    | Monitorização da presença de opções de transporte dedicadas para estudantes  |

*\*Vale a pena destacar a diferença entre medir "disponibilidade" em termos de (a) a existência de serviços ou instalações na área em geral; e (b) a capacidade dos utilizadores-alvo de acederem aos serviços durante os horários em que os serviços estão disponíveis, tendo em conta, para essa categoria de utilizador-alvo, a duração da atividade, a não disponibilidade do carro. Por exemplo, os serviços de saúde de ambulatório, o apoio ao emprego e os correios/bancos são tipicamente de curta duração, por marcação com hora definida pelo prestador de serviços. Um serviço de mobilidade apenas em horários de ponta da manhã e tarde não é útil para esta vasta gama da população.*

Estes KPIs ajudarão a avaliar com precisão as necessidades de mobilidade rural, orientando assim a atribuição de financiamentos e o desenvolvimento de programas especificamente destinados a melhorar a infraestrutura de transporte rural e o seu nível de acessibilidade.

## 2. FATORES FACILITADORES PARA O ACESSO AOS MECANISMOS DE FINANCIAMENTO

O acesso eficaz ao financiamento para projetos de mobilidade rural depende de um conjunto de fatores-chave facilitadores. Com base na experiência adquirida através das reuniões da ERMN e, em particular, na discussão realizada em Évora, Portugal, durante a reunião presencial da ERMN em 15 de maio de 2024, estes podem ser agrupados em quatro tipos: **Cooperação**, **Planeamento**, **Envolvimento** e **Apoio**. Juntos, estes elementos criam uma base de apoio que fortalece a capacidade das comunidades rurais de obter e manter financiamento para soluções de mobilidade sustentável.

### 1. Cooperação

Os acordos de cooperação entre municípios, autoridades públicas, entidades privadas e associações comunitárias (incluindo Grupos de Ação Local) são cruciais para fortalecer as candidaturas a financiamento e sustentar os projetos ao longo do tempo. Através da colaboração, os parceiros podem partilhar responsabilidades, reunir recursos e aproveitar os pontos fortes uns dos outros para abordar eficazmente as necessidades específicas de mobilidade das áreas rurais. Ao trabalharem em conjunto, estes grupos podem garantir recursos adicionais e assegurar que as soluções de mobilidade rural sejam viáveis e sustentáveis para além do financiamento inicial.

### 2. Planeamento

As candidaturas a financiamento bem-sucedidas exigem objetivos bem definidos e acionáveis, apoiados por um planeamento detalhado. Ao estabelecer procedimentos operacionais claros e realizar avaliações de custos completas, os proponentes podem determinar as necessidades financeiras totais das soluções de mobilidade propostas. Uma abordagem abrangente ao planeamento ajuda a alinhar os projetos com objetivos estratégicos mais amplos, tanto a nível local como regional. Uma perspetiva holística permite aos candidatos conceber projetos que abordem eficazmente as questões de mobilidade interligadas e que apresentem soluções que sejam sustentáveis e escaláveis ao longo do tempo.

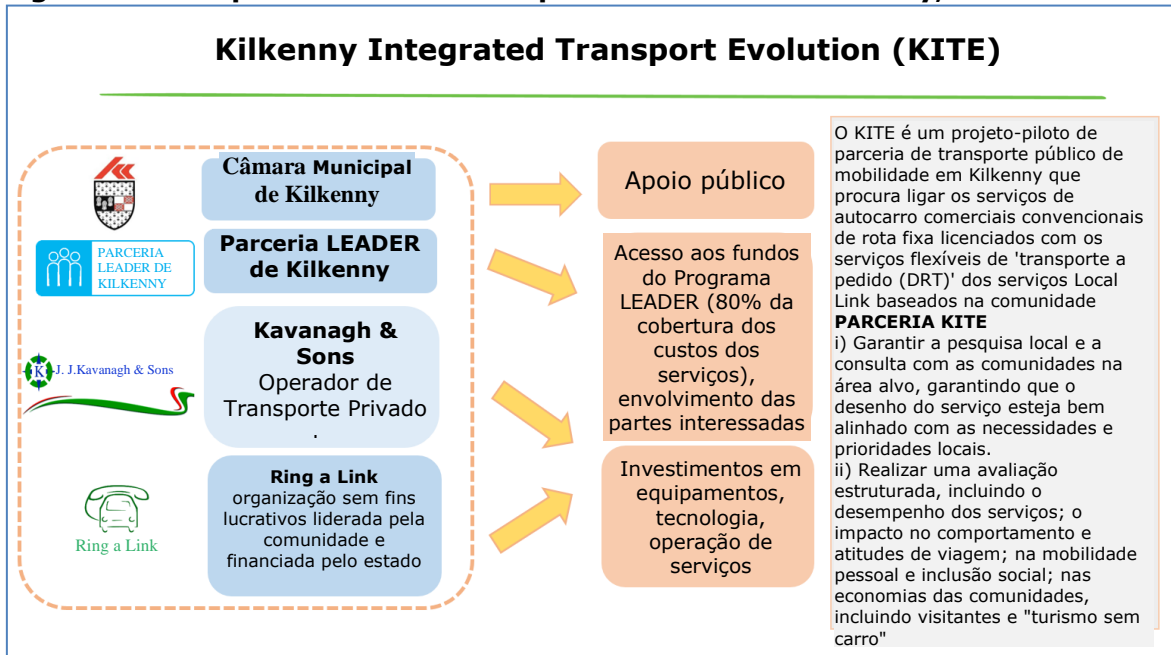
### 3. Envolvimento

O envolvimento da comunidade é essencial para o sucesso e longevidade das iniciativas de mobilidade rural. Quando as comunidades locais e as empresas estão ativamente envolvidas, os projetos de mobilidade rural podem fomentar um sentimento de pertença. Isto garante que as soluções propostas atendam genuinamente às necessidades dos residentes. A adoção de uma abordagem multissetorial incentiva a participação de diversos grupos e promove a cooperação entre as principais partes interessadas.

### 4. Apoio

O apoio político das autoridades regionais, nacionais e europeias é inestimável para o financiamento da mobilidade rural. Esse apoio surge frequentemente através da partilha de conhecimento, dados e melhores práticas para soluções de mobilidade rural.

**Figura 3 Destaques da iniciativa de parceria KITE em Kilkenny, Irlanda**



### Pontos fortes, ativos e ferramentas em comunidades rurais

As áreas rurais possuem pontos fortes únicos que podem melhorar significativamente o sucesso dos projetos de mobilidade. Uma compreensão profunda das necessidades locais permite que as comunidades rurais desenvolvam soluções direcionadas que abordem eficazmente os desafios específicos de mobilidade. As áreas rurais também demonstram uma flexibilidade notável na obtenção de financiamento, encontrando frequentemente formas criativas de combinar recursos públicos e privados para apoiar iniciativas. Além disso, a forte ligação entre a mobilidade e o desenvolvimento comunitário amplifica o impacto social dos projetos, tornando-os mais relevantes e sustentáveis no contexto local. A Figura 6 mostra como diferentes partes interessadas cooperaram em Kilkenny, Irlanda. O voluntariado é outro ponto essencial, com os residentes locais a darem frequentemente um passo em frente para apoiar e manter os serviços de mobilidade, fomentando um forte sentimento de pertença, como acontece por exemplo, no caso do BürgerBus no Condado de Kusel, Alemanha, mostrado na Figura 4. Além disso, os elevados níveis de coesão social e identidade rural partilhada fornecem uma base sólida para opções de mobilidade comunitária ou partilhada.

**Figura 4 Transporte sob demanda BürgerBus em Oberes Glantal, Alemanha**

Fonte: BürgerBus Oberes Glantal



### 3. ENQUADRAMENTO FINANCEIRO PARA OS SERVIÇOS DE MOBILIDADE PARTILHADA EM ZONAS RURAIS

No desenvolvimento de soluções de mobilidade rural, as estruturas financeiras podem ser tipicamente divididas em três categorias principais:

- **Os Serviços Comerciais** que operam com um modelo financeiramente sustentável, onde as receitas das taxas de utilização, patrocínios e outras fontes de rendimento são suficientes para cobrir os custos, dando origem, muitas vezes, a rentabilidade dos mesmos. Em contextos rurais, os serviços comerciais podem frequentemente depender de fluxos de receita adicionais ou de parcerias público-privadas para compensar os custos, mesmo que não sejam formalmente classificados como "subsidiados".
- **Os Serviços Subsidiados**, por outro lado, enfrentam custos operacionais mais elevados do que aqueles que podem ser cobertos pelas suas receitas; dependem de subsídios externos para compensar os gastos, garantindo que podem continuar a fornecer acesso à mobilidade às zonas rurais. Estes serviços estão sujeitos aos regulamentos da UE e às políticas nacionais de contratação pública.
- **Os Serviços Baseados em Voluntariado** aproveitam o envolvimento da comunidade para manter os custos baixos, com os voluntários a desempenharem frequentemente funções como motoristas ou pessoal administrativo. Este envolvimento dos voluntários reduz as despesas com mão-de-obra, aproximando os custos totais as receitas geradas, ou por vezes até abaixo destas. Isto pode tornar estes serviços mais viáveis financeiramente e sustentáveis para os ambientes rurais.

Com base nestas três diferentes estruturas financeiras, é importante distinguir como os custos de capital e operacionais são considerados dentro de cada modelo. *Os serviços comerciais* normalmente assumem total responsabilidade pelos investimentos de capital e pelas despesas operacionais; os operadores de transporte fornecem as suas próprias frotas para apoiar os seus serviços. *Os serviços subsidiados*, embora operem de forma semelhante, exigem subsídios públicos para cobrir os principais custos operacionais, como mão-de-obra, combustível, manutenção de veículos, etc.; e/ou para cobrir os custos de financiamento dos veículos. Em alguns casos, as autoridades gestoras podem financiar e deter a frota, permitindo a partilha da sua utilização entre serviços. Em alguns países, os serviços comerciais são preferidos e têm uma liberdade considerável. Noutros países, os serviços comerciais devem enquadrar-se no plano geral e não "perturbar" os serviços subsidiados. Finalmente, os serviços baseados em voluntariado conseguem frequentemente minimizar os custos de capital e operacionais, uma vez que os voluntários desempenham frequentemente funções de motorista e de back-office - e em alguns casos fornecem os seus próprios veículos (para serviços efetuados com viaturas ligeiras). Isto permite um modelo de partilha de boleias rentável, especialmente adequado para as comunidades rurais.

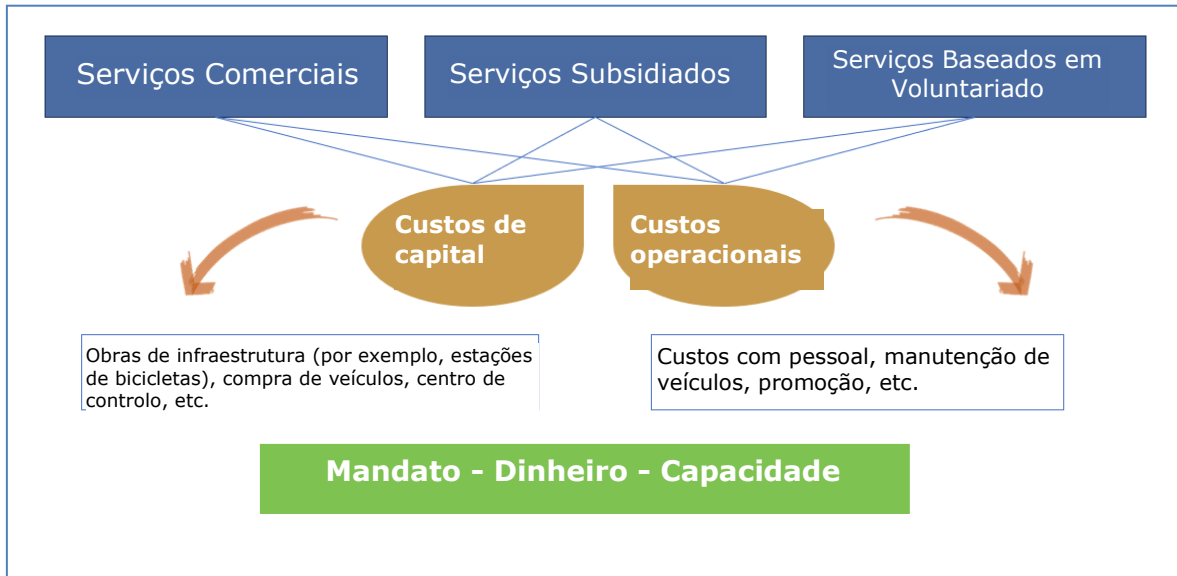
Independentemente da estrutura financeira em vigor ou que se pretende abordar, existe sempre a questão do Mandato - Dinheiro - Capacidade:

- **Mandato:** quem tem o mandato legal e a capacidade organizacional e de recursos humanos para atuar no domínio da mobilidade rural?

- **Dinheiro:** quem detém os recursos financeiros necessários para operar um serviço de mobilidade?
- **Capacidade:** quem tem a capacidade institucional, operacional e técnica para gerir um serviço de mobilidade rural?

### Figura 5 Estruturas financeiras para soluções de mobilidade

Fonte: SMARTA-NET



### Figura 6 Estruturas financeiras para transporte a pedido no Médio Tejo, Portugal

#### Aprender com a prática: Viabilidade financeira dos serviços a pedido na região do Médio Tejo, Portugal

Os serviços de Transporte a Pedido (TaP) implementados em diferentes municípios da região do Médio Tejo, em Portugal, são geridos como um serviço público. São geridos pela CIMT -*Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo* que os desenha de acordo com as necessidades expressas pelos Municípios locais. As Autoridades Locais são responsáveis pela contratação de operadores de táxi para operar os serviços.



A viabilidade financeira dos serviços é garantida por:

- Fundos Locais pelos Municípios
- Fundos nacionais:
  - o Fundo Ambiental: um programa nacional que financia a redução dos preços dos bilhetes de transporte público a nível nacional
  - o PART: um programa para apoiar a redução de tarifas nos transportes públicos
  - o PROTRansP: um programa para apoiar a densificação e o reforço dos serviços de transporte público
- Receitas tarifárias que cobrem cerca de 16% dos custos de operação dos serviços
- Acordo com operadores de táxi que garantem serviços de alta qualidade com custos operacionais reduzidos.

Esta fórmula mista permitiu a expansão dos serviços desde a primeira implementação piloto em 2012 e garantiu resultados positivos no número de utilizadores e implementações bem-sucedidas em diferentes regiões como Coimbra e Médio Tejo<sup>9</sup>

<sup>9</sup>Para mais detalhes, consulte a apresentação "Mecanismos de financiamento e oportunidades para soluções de mobilidade rural em Portugal" (2024), disponível em [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)

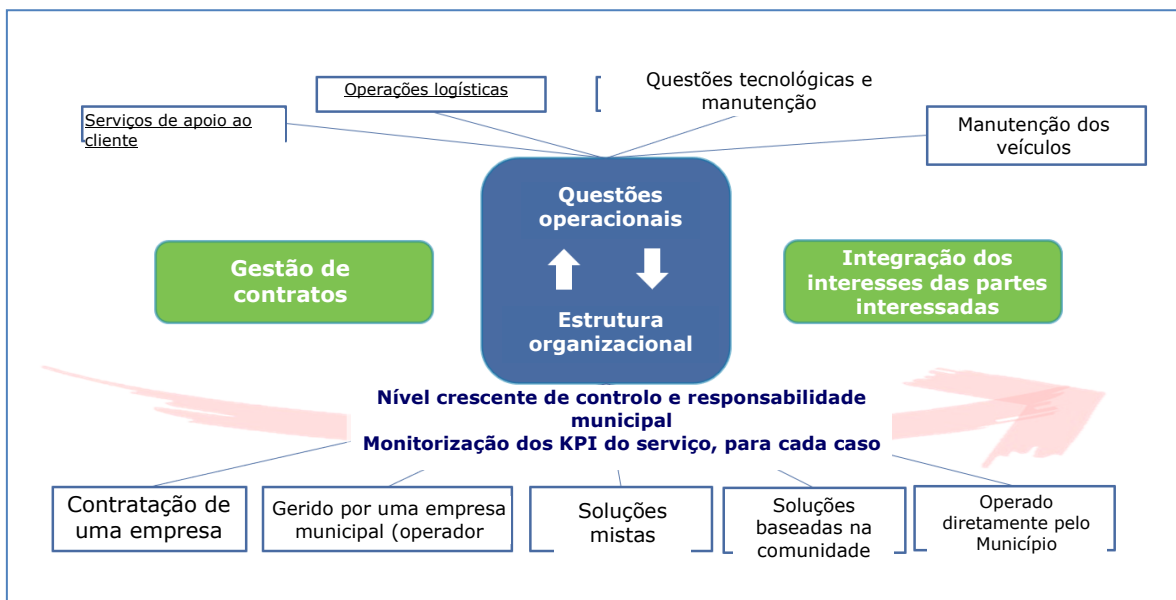
As soluções de mobilidade partilhada rural podem adotar diferentes estruturas organizacionais para atender às diversas necessidades operacionais. Operar um serviço de mobilidade engloba várias tarefas essenciais, incluindo atendimento ao cliente, logística e realocação de veículos, suporte tecnológico e manutenção de plataformas digitais.

Estas tarefas podem ser geridas através de diferentes estruturas organizacionais, conforme ilustrado na Figura 7. As opções variam desde a terceirização para uma empresa externa, atribuição de responsabilidades a uma empresa municipal interna, implementação de soluções baseadas na comunidade ou a operação direta do serviço pelo Município, com o nível de responsabilidade da autoridade local a aumentar entre estas opções alternativas<sup>10</sup>.

Dentro do mesmo Município, diferentes tipos de serviços de mobilidade podem ser contratados e financiados de diversas formas. Além disso, a gestão eficaz de contratos e o alinhamento dos interesses/necessidades das partes interessadas são cruciais para o sucesso.

### Figura 7 Gestão de questões organizacionais e operacionais

Fonte: SMARTA-NET



<sup>10</sup>Detalhes sobre diferentes enquadramentos operacionais e organizacionais e requisitos financeiros para soluções de mobilidade partilhada rural foram reportados em dois Relatórios SMARTA-NET específicos: o Guia SMARTA-NET sobre Soluções de Mobilidade Partilhada Rural, 2024, e o Catálogo SMARTA-NET de Soluções de Mobilidade Partilhada Rural.

## Figura 8 O serviço porta-a-porta Sopotniki na Eslovénia

### Aprender com a prática: O serviço porta-a-porta Sopotniki

O serviço de transporte porta-a-porta Sopotniki<sup>11</sup> opera em 16 municípios e além, na Eslovénia, e serve como um bom exemplo de estrutura organizacional e operacional eficiente. O Sopotniki fornece serviços de mobilidade gratuitos para idosos com base num modelo de solidariedade que emprega voluntários (principalmente indivíduos reformados) como motoristas. O serviço tem tido grande sucesso desde o seu início em 2017, aumentando o número de utilizadores dos 312 iniciais para mais de 5.300 em 2022. Este sucesso deve-se principalmente às parcerias público/privadas e privadas/privadas estabelecidas, que sustentam o modelo de negócio do serviço aliada a estreita cooperação dos municípios envolvidos. De facto, o serviço é gerido pelo instituto ONG Sopotniki e recebe apoio de municípios e outros patrocinadores privados e públicos. Tem uma equipa dedicada com 19 funcionários a tempo inteiro para a coordenação de grupos locais e coordenação geral (4 empregados pelo Instituto Sopotniki, 13 empregados por parceiros do projeto – municípios, Cruz Vermelha, Centros de Trabalho Social, etc.) e uma extensa rede de 263 voluntários como motoristas.

As principais fontes de financiamento são representadas por:

- donativos de utilizadores, empresas privadas e patrocínios, representando cerca de 5% das fontes de financiamento;
- fundos públicos (subsídios das autarquias) representando cerca de 75% das fontes de financiamento;
- receitas, que representam cerca de 20% das fontes de financiamento, que são reinvestidas na organização para apoiar e expandir ainda mais os serviços



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

## 4. PLANEAMENTO FASEADO PARA O FINANCIAMENTO E AS ESTRATÉGIAS FINANCEIRAS

O conhecimento e a experiência setorial limitada pode ser um obstáculo significativos para as comunidades rurais para a obtenção de financiamentos para serviços de mobilidade rural. As comunidades rurais podem já ter experiência anterior na obtenção de financiamentos para projetos em outros setores, mas o domínio da mobilidade pode ser novo para elas. Para ajudar a conhecer melhor a área temática da mobilidade rural, foi desenvolvida uma abordagem passo a passo pelo projeto SMARTA-NET. Os 10 passos são concebidos para orientar os municípios rurais e os profissionais na compreensão, preparação e apresentação de propostas de financiamento robustas, incluindo uma estratégia financeira, para projetos de mobilidade e para sustentar os serviços-alvo ao longo do tempo. Esta abordagem é apresentada na Figura 9.

**Figura 9 Abordagem passo a passo para o financiamento da mobilidade rural e estratégias financeiras**

Fonte: SMARTA-NET



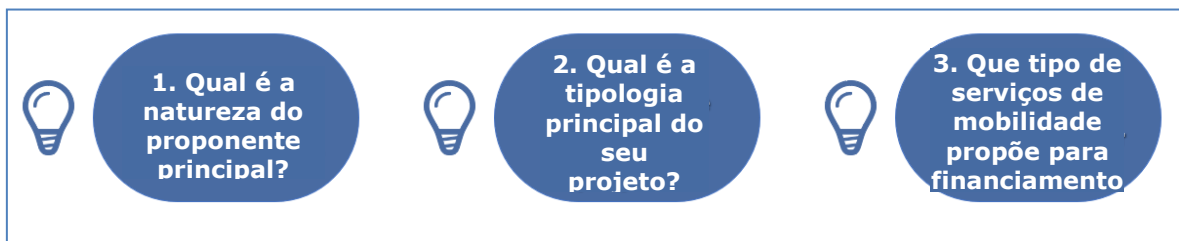
Cada capítulo se baseia em elementos-chave necessários para a elaboração de um plano de projeto sólido - desde a identificação de desafios e recursos dentro das comunidades rurais, à avaliação de estruturas financeiras práticas e à definição de componentes essenciais do projeto. Esta abordagem estruturada ajudará as autoridades locais a navegar em cenários complexos de financiamento, para avaliar claramente os requisitos financeiros e desenvolver propostas convincentes que abordem aspetos regulamentares e de mercado típicos da mobilidade rural.

## 5. DEFINIR OS ASPETOS-CHAVE DO PROJETO

A base de uma proposta de financiamento bem-sucedida, começa com uma definição clara e detalhada dos aspetos principais do projeto. É essencial identificar a entidade proponente principal, para conferir credibilidade ao projeto e seguir os critérios de elegibilidade para oportunidades de financiamento. É igualmente importante articular a tipologia principal do projeto, o âmbito geográfico e o nível de maturidade, garantindo o alinhamento deste com as prioridades de financiamento e os objetivos programáticos. Por fim, a definição de uma tipologia específica de serviços de mobilidade visados pelo financiamento permite fixar um foco preciso no tratamento das necessidades locais, cumprindo simultaneamente com os critérios definidos pelos potenciais financiadores.

### Figura 10 Definir os elementos-chave do projeto – Passo 1-3

Fonte: SMARTA-NET



### Passo 1: Qual é a natureza do proponente principal

A natureza do proponente principal pode influenciar aspetos relevantes como a autoridade para agir, a credibilidade, a elegibilidade para programas/fontes de financiamento específicos, a capacidade de obter autorizações e o seu historial financeiro. No entanto, também pode trazer algumas limitações. Estas são relacionadas com o ritmo de implementação, o seu progresso, abrangendo aprovações internas, compras e outros processos a seguir, incluindo níveis de flexibilidade e alterações pontuais. Estes aspetos acrescem à capacidade de um proponente desenvolver uma boa proposta e à capacidade de a implementar com sucesso quando/se o financiamento for garantido.

É aqui que entram a parceria e a colaboração, para expandir as capacidades para além do que o proponente principal teria se agisse sozinho. De facto, os projetos e as iniciativas de mobilidade rural podem ser propostos por diferentes líderes, cada um com as suas próprias necessidades e objetivos. Os projetos de mobilidade rural autónomos podem ter impactos limitados, enquanto, quando desenvolvidos em parceria, podem conduzir a resultados mais substanciais.

A Tabela 2 resume o potencial de ação de cada tipo de proponente líder, destacando necessidades, oportunidades e objetivos específicos. A tabela mostra as "potenciais limitações" para cada tipo de proponente líder, especialmente se atuar sozinho. As "limitações" elencadas permitem identificar as razões pela qual o proponente líder irá beneficiar de possíveis parcerias.

**Tabela 2 Potencial, objetivos, limitações e parceria para proponentes líderes alvo**

Fonte: SMARTA-NET

|                                      | Potencial para ação  | Objetivos alvo   | Potenciais limitações  | Oportunidades de parceria  |
|--------------------------------------|--|--|--|--|
| Municípios rurais                    | Organizam, cofinanciar e implementar soluções de transporte local. Podem gerir eficazmente as melhorias de infraestruturas e trabalhar com outras entidades para garantir a prestação de serviços. | Melhoram os serviços de mobilidade local, modernizar as infraestruturas (por exemplo, espaços públicos, interfaces de transportes) e colaborar com entidades externas para satisfazer as necessidades dos seus residentes. | Têm um mandato limitado ao seu território específico.<br>Têm poucos/nenhum funcionários para desenvolver projetos ou implementar medidas/iniciativas no terreno.<br>Orçamento limitado para novos/alargados projetos.<br>Sem meios diretos de implementar alguns serviços de mobilidade. | São parceiros de ONGs, operadores de transporte, autoridades regionais e até mesmo entidades comerciais para reunir recursos, desenvolver soluções em conjunto e realizar avaliações conjuntas das necessidades de mobilidade rural. |
| Operadores/autoridades de transporte | Se envolvem proativamente na operação e expansão das redes de transportes, garantindo a acessibilidade e equidade nos serviços de mobilidade rural.  | Expandem a cobertura territorial dos transportes, abordando as lacunas atuais e garantindo que os serviços sejam sustentáveis e escaláveis.  | Têm uma flexibilidade limitada para novas iniciativas de mobilidade.<br>É constituído por estruturas rígidas que dificultam a inovação.<br>Têm recursos limitados para investir.<br>Têm dificuldade em coordenar-se com outros setores ou partes interessadas.                           | Colaboram com os municípios, autoridades regionais e outros operadores na expansão de serviços, integração de tecnologia e obtenção de apoio regulamentar e financeiro.  |
| ONGs / Grupos Comunitários           | Defendem soluções de transporte inclusivas e equitativas em áreas rurais. Podem representar as necessidades de mobilidade das populações carentes e  | Garantem que as soluções de transporte rural satisfazem as necessidades da comunidade, são inclusivas e fornecem acesso adequado aos   | Dispõem de fundos insuficientes para projetos de grande escala ou de longo prazo.<br>Têm uma experiência limitada no desenvolvimento e operação de   | Colaboram com governos locais, autoridades de transportes ou entidades comerciais para desenvolver em conjunto soluções de transporte,   |

|                         |   |  |   |   |
|-------------------------|---|--|---|---|
|                         | abordar as lacunas na prestação de serviços públicos.   | serviços para todos os residentes. Defendem mudanças nas políticas e envolve-se ativamente na cocriação de serviços.   | serviços de mobilidade Dependem de voluntários, afetando a continuidade e a fiabilidade de serviços. Falta de autoridade formal para gerir projetos de mobilidade.  | como serviços conduzidos por voluntários ou esquemas de mobilidade partilhada. Ajudam a mobilizar as fontes de financiamentos necessárias.  |
| Organizações de Turismo | As organizações de turismo podem trabalhar para promover opções de mobilidade sustentáveis para visitantes de áreas rurais, reduzindo os impactos ambientais e melhorando a experiência turística dos visitantes.                                   | Garantem que o apoio do turismo rural apoia a sustentabilidade ambiental, oferecendo aos visitantes acesso a opções de transporte ecológicas, como transporte em shuttles, bicicletas partilhadas ou veículos elétricos.       | Têm um foco sazonal que pode levar a que os fluxos de procura sejam inconsistentes. Não dispõem de especialização em planeamento de transportes. Permitem um acesso limitado a financiamento para transportes. Têm uma capacidade limitada de coordenação com as necessidades abrangentes da comunidade.            | Trabalham com operadores de transportes, autoridades locais e outras entidades (por exemplo, alojamentos) para oferecer serviços de transporte integrados, aumentando a sustentabilidade e reduzindo a pegada de carbono das viagens.         |
| Entidades Comerciais    | Apoiam a mobilidade rural através do cofinanciamento e promoção de soluções que podem aumentar o acesso às zonas rurais, integrando frequentemente energias limpas e tecnologias de mobilidade verde para atingir os objetivos de sustentabilidade. | Melhoram o acesso às zonas rurais para funcionários, clientela em geral e utilizadores alvo. Promovem soluções de mobilidade que se alinham com os seus objetivos de sustentabilidade e melhoram a sua eficiência operacional. | Não têm os serviços de mobilidade como atividade principal. Têm riscos financeiros associados ao investimento em atividades não essenciais. Faltam de influência direta sobre os regulamentos de transportes ou a formulação de políticas. Frequentemente são direcionadas para segmentos específicos de clientela. | Têm parcerias com municípios e operadores de transportes para implementar a infraestrutura necessária (por exemplo, postos de carregamento de veículos elétricos) e garantir o desenvolvimento de soluções de transporte rural cofinanciadas. |

**Figura 11 Partilha de carros de comunitária na comunidade rural de Villerouge-Termenès**

**Aprender com a prática: Partilha de carros comunitária numa comunidade rural**

O projeto de partilha de carros elétricos em Villerouge-Termenès é um excelente exemplo de uma iniciativa comunitária que aborda os desafios da mobilidade rural. Com longas distâncias a percorrer até aos serviços essenciais e transportes públicos limitados, o projeto melhora o acesso dos residentes, oferecendo um veículo elétrico para viagens curtas num raio de 40 a 80 km, facilitando as visitas a mercearias, centros de saúde e muito mais. Além disso, o veículo serve os turistas, promovendo a visita das atrações próximas no País Cártaro. O serviço teve uma participação significativa, com quase um terço dos 150 residentes da aldeia envolvidos, fomentando a interação comunitária através de discussões organizadas. Ao apoiar as equipas da Câmara Municipal na promoção da mobilidade verde, a iniciativa satisfaz as necessidades de transporte a uma tarifa acessível de 6€ por meio-dia, incentivando também a adoção de veículos elétricos. O projeto melhora a conectividade com as áreas vizinhas, apoia o turismo local e cria interações sociais através de boleias partilhadas. O investimento total para este projeto foi de 177 656€. O financiamento foi obtido através de várias fontes, em sinergia.



Créditos : Câmara Municipal de Villerouge-Termenès

| Aquisição e Instalação de Carport Fotovoltaico e Ponto de Carregamento  |         | Aquisição e Gestão de Carros Elétricos (incluindo candidatura online e website por 3 anos) |         |
|---|---------|--|---------|
| Governo Nacional  | €61,000 | EAFRD  | €29,667 |
| Departamento de Aude  | €26,600 | Condado de Aude  | €2,524  |
| Fornecedor de Energia SYADEN  | €10,500 | Região   | €4,040  |
| Município   | €32,200 | Município  | €10,123 |
| O custo para a aldeia é de 1.000€ por ano, para garantir o funcionamento deste serviço (pagamento da plataforma online, limpeza, linha de apoio ao utilizador...) |         |  |         |

**Passo 2: Qual é a tipologia principal do seu projeto?**

Ao implementar uma nova iniciativa de transporte, é essencial definir claramente o foco principal do seu projeto. Isso dará uma indicação inicial da escala, combinação e duração das necessidades de financiamento; dos prováveis utilizadores alvo e potenciais beneficiários; dos recursos/instalações e potenciais parcerias mais adequados para o projeto.

Definir o foco do projeto claramente, será importante para estabelecer objetivos distintos e precisos, para alocar recursos e envolver as partes relevantes interessadas. Por sua vez, isso ajudará os potenciais financiadores a compreender a essência da proposta; a dar uma indicação previa de quais aspetos que podem ou não estar dispostos a financiar; e talvez a aconselhar como a proposta pode ser adaptada para melhor se alinhar com os seus critérios de financiamento.

Abaixo estão quatro tipos principais (lista não exaustiva) de projetos de mobilidade e respectivas considerações. Estes exemplos podem ajudar a esclarecer como simplificar a sua ideia de projeto.

**Tabela 3 Principais tipos de projetos de mobilidade em áreas rurais**

Fonte: SMARTA-NET

| <b>Tipo A: Serviço de mobilidade geral para uma área</b>        |   |
|---|---|
| Objetivo  | Melhorar o acesso aos transportes para uma área geográfica específica.  |
| Âmbito  | Um projeto geral de mobilidade pode focar-se em diferentes aspetos, como melhorar o transporte público, introduzir serviços adaptados à procura, melhorar as infraestruturas para ciclistas e pedestres e reduzir a dependência do automóvel para aumentar a acessibilidade para residentes, passageiros e turistas.  |
| Estrutura do Projeto  | Um projeto de mobilidade geral para toda uma área terá, por natureza, um amplo alcance geográfico, consistirá em múltiplos serviços e poderá incluir múltiplos modos de transporte. Isso acarreta o risco de perda de foco e um difícil equilíbrio entre as necessidades dos diferentes intervenientes. É provável que tal projeto envolva múltiplas partes interessadas, múltiplas implementações paralelas e, potencialmente, diferentes fontes/combinções de financiamento para cada um dos tipos de serviço. Portanto, exigirá uma liderança forte e uma coordenação eficaz.  |
| Principais Recomendações  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Base do Projeto:</b> Alinhe o projeto alinhado com os planos e políticas de mobilidade locais para aumentar a credibilidade e obter apoio.</li> <li>• <b>Utilizadores alvo:</b> Identificação clara das principais necessidades de mobilidade e mapeamento dos tipos de serviço específicos para desenvolver o caso de negócio.</li> <li>• <b>Integração:</b> Integração institucional, organizacional e financeira harmoniosa com as redes de transportes públicos existentes.</li> <li>• <b>Sustentabilidade:</b> Incorporação dos modos sustentáveis como veículos de baixas emissões, autocarros elétricos ou sistemas de bicicletas elétricas, especialmente em áreas sensíveis.</li> <li>• <b>Planeamento a Longo Prazo:</b> Foco no crescimento e desenvolvimento futuro, antecipando mudanças na procura de serviços e necessidades previstas para a mobilidade do futuro.</li> </ul> |
| <b>Tipo B: Serviço de mobilidade para um destino específico</b> |   |
| Objetivo  | Fornecer opções de transporte fiáveis e convenientes de e para um destino rural específico, como uma aldeia, atração turística ou centro de serviços comunitários.  |
| Âmbito  | Melhorar a acessibilidade para residentes e visitantes, conectando o destino rural a ligações e centros de transporte importantes, como cidades próximas, paragens de transportes públicos ou estações ferroviárias.  |
| Estrutura do Projeto  | A estrutura é tipicamente mais localizada em comparação com iniciativas que abrangem áreas mais vastas. Frequentemente envolve menos serviços, mas mais focados. O projeto pode depender de soluções de transporte direcionadas, como autocarros de última ligação ou serviços flexíveis a pedido, que estejam estreitamente coordenados com os sistemas regionais de transporte público, conectando os utilizadores aos principais   |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>terminais de trânsito. Esta abordagem reduz a complexidade, mas pode ainda envolver múltiplos parceiros, incluindo autoridades locais, operadores de transporte e empresas locais. O financiamento pode vir de uma combinação de fontes públicas e privadas, particularmente se o serviço apoiar empresas locais ou promover o turismo, e requer uma coordenação eficiente para garantir a adaptabilidade do serviço às potenciais flutuações sazonais.</p>  |
| Principais Recomendações   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Parcerias:</b> Colabore com empresas locais para cofinanciamento e <i>marketing</i> conjunto para reduzir custos.</li> <li>• <b>Baixa Densidade Populacional e Desafios Territoriais:</b> Planeie serviços flexíveis e económicos (por exemplo, viagens partilhadas ou a pedido); planejar os serviços para longas distâncias tendo em conta também terrenos difíceis.</li> <li>• <b>Envolvimento Local:</b> Adapte os serviços às necessidades e horários da comunidade.</li> <li>• <b>Sustentabilidade:</b> Utilize opções ecológicas, como veículos elétricos, sempre que possível.</li> </ul>   |
| <b>Tipo C: Projeto de desenvolvimento/atividade que precisa de um elemento de mobilidade</b> |   |
| Objetivo   | Integrar soluções de transporte no desenvolvimento de novas infraestruturas ou atividades rurais, como um projeto habitacional, um centro agrícola ou um centro comunitário.  |
| Âmbito   | Em áreas rurais, as necessidades de mobilidade devem ser consideradas como parte de planos de desenvolvimento mais amplos. Isso envolve garantir que qualquer novo projeto — seja um desenvolvimento residencial, um parque empresarial ou uma instalação recreativa — inclua um componente de transporte bem planeado. O objetivo é fornecer conexões acessíveis e eficientes para a região em geral, ajudando a reduzir o isolamento rural e permitindo que o desenvolvimento prospere, garantindo que as pessoas possam entrar e sair do local facilmente sem serem forçadas a usar o seu carro.   |
| Estrutura do Projeto   | As componentes de mobilidade em projetos de desenvolvimento são normalmente integrados na estrutura mais ampla do projeto, exigindo alinhamento com os objetivos gerais e cronogramas definidos pelos promotores. O elemento de transporte deve ser projetado para complementar e melhorar a acessibilidade do desenvolvimento, garantindo a conectividade com povoações próximas e redes de transporte. Isso pode envolver novas infraestruturas, como serviços de transporte, ciclovias ou percursos para pedestres, bem como parcerias com operadores de transporte público. Um forte foco na colaboração das partes interessadas é essencial, pois o projeto frequentemente envolverá promotores, autoridades locais e utilizadores finais. O financiamento pode vir de fontes combinadas, incluindo subsídios públicos, investimentos privados ou contribuições do próprio projeto de desenvolvimento. |
| Principais Recomendações   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Infraestruturas Existentes Limitadas:</b> As zonas rurais frequentemente carecem de serviços de transporte público, pelo que as soluções de transporte devem colmatar esta lacuna. As opções podem incluir o estabelecimento de uma nova rota de autocarro, transporte a pedido ou veículos comunitários partilhados.</li> <li>• <b>Integração com as Áreas Circundantes:</b> Assegurar que o desenvolvimento se conecta a serviços essenciais pré-existentes, como saúde, educação e centros de emprego em vilas ou cidades próximas.</li> </ul>   |

|  |  |
|--|--|
|  | Envolvimento das Partes Interessadas: Trabalhe em estreita colaboração com os moradores locais, câmaras municipais e empresas para alinhar a solução de mobilidade com as necessidades da comunidade e as especificidades locais.  |
| <b>Tipo D: Mobilidade comercial para segmentos limitados – nichos (p. ex., partilha de carros)</b> |  |
| Objetivo   | Oferecer serviços de transporte especializados concebidos para satisfazer necessidades comerciais ou comunitárias específicas em zonas rurais.   |
| Âmbito   | Em contextos rurais, os serviços de mobilidade de nicho focam-se frequentemente em colmatar lacunas únicas no transporte para determinados grupos de utilizadores ou atividades. Estes podem incluir a partilha de carros para comunidades com acesso limitado a veículos ou serviços de transporte agrícola que ajudam os agricultores locais a transportar os produtos para os mercados. Dada a população dispersa e as longas distâncias nas zonas rurais, estes serviços precisam de ser rentáveis e adaptados às necessidades específicas, garantindo que sejam práticos e financeiramente viáveis.   |
| Estrutura do Projeto   | Os projetos de mobilidade de nicho são estruturados em torno de serviços direcionados e de pequena escala, adaptados às necessidades ou atividades específicas dos utilizadores alvo. Estes projetos geralmente envolvem menos partes interessadas, com um único operador ou cooperativa a gerir o serviço. Dependendo do contexto, podem contar com modelos impulsionados pela comunidade, parcerias com empresas locais ou colaborações público-privadas. Dada a sua natureza especializada, estes projetos exigem uma identificação clara dos grupos de utilizadores e da procura, com modelos de serviço flexíveis que se possam adaptar às mudanças. O financiamento é normalmente obtido a partir de uma combinação de contribuições da comunidade, subsídios locais e investimentos privados. Para se manterem viáveis, a estrutura do projeto deve incluir um plano de negócios robusto focado na rentabilidade, escalabilidade e adaptabilidade do serviço.   |
| Principais Recomendações   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Abordar as Lacunas Rurais:</b> Identifique os desafios específicos de mobilidade em áreas rurais, como transporte público de baixa frequência ou a falta de propriedade de veículos privados, e crie soluções adaptadas ao contexto local.</li> <li>• <b>Soluções Comunitárias:</b> Envolver empresas locais, alojamentos, instalações e grupos comunitários na criação e gestão do serviço. Por exemplo, serviços cooperativos de partilha de carros ou de boleias podem ser desenvolvidos e mantidos por intervenientes locais.</li> <li>• <b>Tecnologia e Acessibilidade:</b> Aproveite a tecnologia como aplicações móveis para coordenar boleias partilhadas, mas considere também as limitações da banda larga digital. Garanta que os serviços são acessíveis a populações mais idosas ou àquelas sem acesso digital.</li> <li>• <b>Escalabilidade:</b> Comece com projetos pequenos e dimensione-os à medida que a procura aumenta, mantendo os custos operacionais baixos com modelos flexíveis e de partilha.</li> </ul> |

## Figura 12 Projeto VysoMarch na fronteira entre a Áustria e a Eslováquia

### Aprender com a prática: Projeto VysoMarch na fronteira entre a Áustria e a Eslováquia

O principal objetivo do projeto VysoMarch é promover a mobilidade sustentável e ecológica e fortalecer a ligação transfronteiriça entre a Áustria e a Eslováquia. A nova ponte pedonal e ciclável sobre o rio Morava destina-se a criar uma ligação atrativa e segura para o tráfego diário de bicicletas e, ao mesmo tempo, garantir a sustentabilidade ecológica.

O âmbito do projeto inclui: i) Construção de uma ponte suspensa (273 metros de comprimento, 4 metros de largura) para conectar as ciclovias e caminhos pedonais entre o município eslovaco de Hochstetten e o município austríaco de Marchegg; ii)

Medidas complementares para apoiar a mobilidade sustentável, como uma ciclovia separada para maior segurança, uma ligação rápida à estação ferroviária de Marchegg, estacionamentos de bicicletas cobertos e seguros, contadores de tráfego de bicicletas e um sistema transfronteiriço de sinalização; iii) Medidas de conservação da natureza e proteção de aves: Medidas de proteção durante o período de construção e recuperação ecológica após a conclusão da obra, incluindo sistemas de aviso para aves e bandeiras para evitar colisões.

Os parceiros do projeto são o distrito autónomo de Bratislava e o governo provincial da Baixa Áustria. O custo total do projeto ascende a 5,9 milhões de euros, dos quais 5 milhões de euros são financiamento do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER). O projeto foi implementado com o apoio da União Europeia, do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, como parte do programa de cooperação transfronteiriça Interreg V-A Eslováquia-Áustria 2014-2020.



Créditos: [Amt der NÖ Landesregierung](#)

### Passo 3: Que tipo de serviços de mobilidade propõe para financiamento?

Uma vasta gama de soluções de mobilidade rural já existe em diferentes contextos rurais da UE e pode ser agrupada em três grupos principais:

- **Serviços de Transporte Flexíveis**, incluindo transporte a pedido;
- **Serviços de partilha de boleias**, como boleias partilhadas e táxi partilhado;
- **Serviços de partilha de ativos**, incluindo partilha de carros e bicicletas.

Estes serviços tornam-se muito mais eficazes quando são coordenados ou integrados com os serviços fixos de transporte público em autocarro e/ou comboio.

Além disso, é necessário ter em consideração:

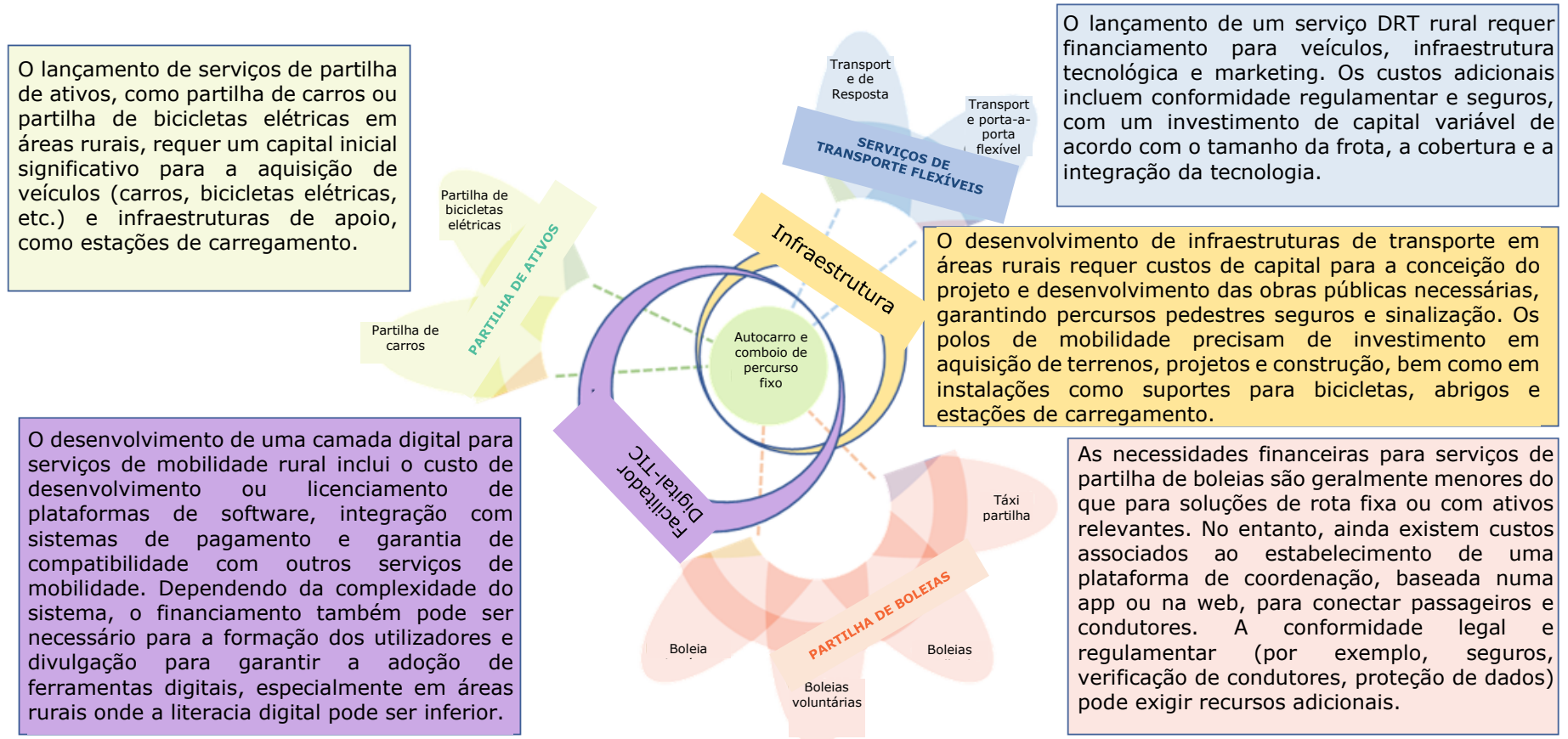
- As infraestruturas físicas que permitem a **mobilidade ativa**, como ciclovias e percursos pedestres, e os polos de mobilidade e pontos de transferência;
- As **camadas digitais e os facilitadores das TIC (tecnologias de informação e comunicação)**, incluindo o sistema informático para reservas, bilhética, informação ao utilizador, etc.

As necessidades de financiamento e financeiras variam por tipo de serviço. Uma comunidade pode pensar em começar no Passo 3 se, por exemplo, já souber (ou achar que sabe) o serviço de mobilidade a ser proposto para financiamento. Ainda assim, recomendamos que passe pelos Passos 1 e 2, uma vez que podem ajudar a repensar a melhor combinação de participantes e também a desenvolver os objetivos alvo. Isso ajudará mais tarde, quando o proponente quiser apresentar um caso convincente para candidatura às fontes de financiamento.

As principais necessidades de financiamento e financeiras por tipo de serviço estão resumidas abaixo.

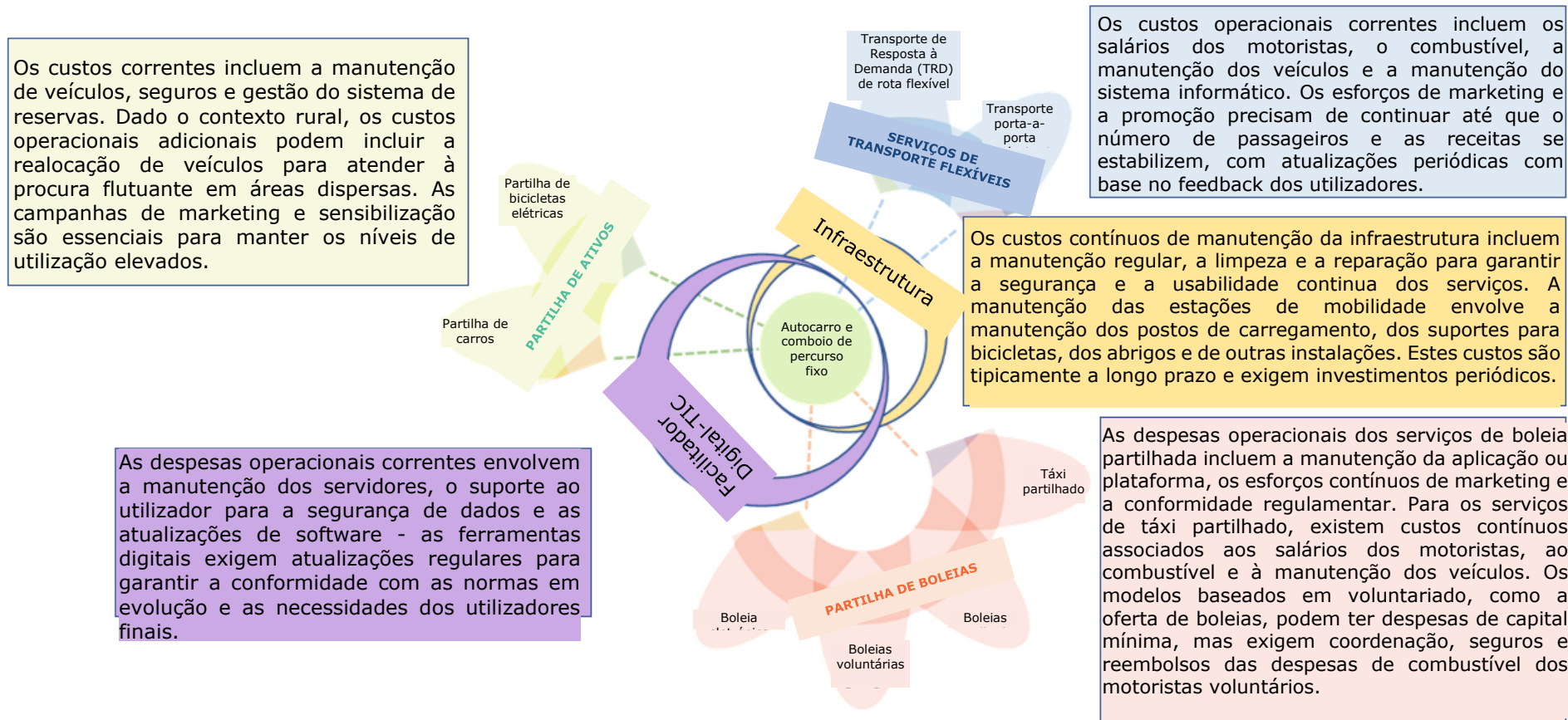
**Figura 13 Requisitos de financiamento para soluções de mobilidade partilhadas rurais.**

Fonte: MemEx



**Figura 14 Questões financeiras para soluções de mobilidade partilhada rural.**

Fonte: MemEx



**Figura 15 Projeto de Mobilidade Inteligente no Vale de Garfagnana, Itália.**

Fonte: MemEx

**Aprender com a prática: O Projeto SMART Mobility no Vale de Garfagnana, Itália**

- Iniciativa liderada pela **União dos Municípios de Garfagnana**
- Cerca de **600 mil €** de financiamento através da **Estratégia Nacional para as Áreas Internas (SNAI) - 2014-2020**
- Medidas financiadas: i) Definição do **cenário do cenário do Serviço** de Mobilidade Inteligente; ii) Criação do **Gestor de Mobilidade** de Área; iii) **Investimentos** em Mobilidade Inteligente (veículos e Plataforma informática);
- **Utilizadores** como potenciais prestadores de serviços de mobilidade



Tipo de serviços de mobilidade: **conjunto de soluções**

**Quadro de Avisos web**

**Boleias pela web** para viagens ocasionais dentro das áreas rurais ou entre áreas rurais vizinhas

**Transporte a Pedido**

**Miniautocarro** com cobertura de uma área <20 min do centro do município ou do parque de estacionamento de miniautocarros

**Grupos Sociais**

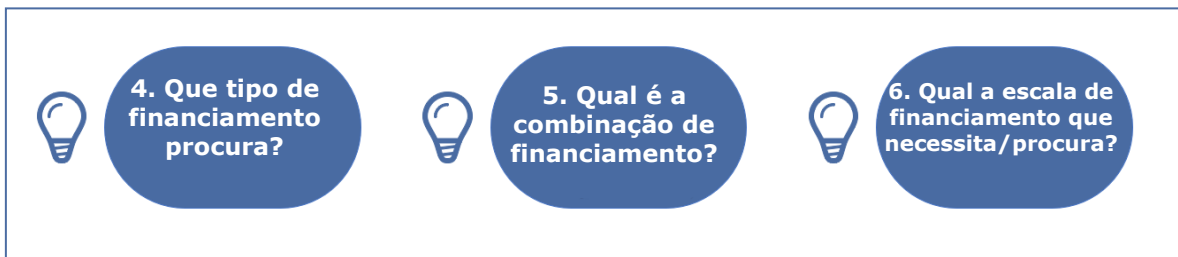
Oferta de **boleias** organizada e certificada dentro da comunidade local para viagens recorrentes

## 6. AVALIAÇÃO DAS NECESSIDADES E PLANOS DE FINANCIAMENTO

Uma compreensão abrangente dos requisitos de financiamento é crucial para garantir a viabilidade financeira e a sustentabilidade de um projeto. Isto envolve determinar o tipo de financiamento necessário, o impacto das despesas de capital (Capex) e operacionais (Opex), bem como identificar a combinação de financiamento adequada para equilibrar as contribuições públicas e privadas. Definir a escala de financiamento necessária ajuda para alinhar as ambições do projeto as possibilidades de financiamento ajustadas, garantindo um plano de financiamento adaptado e exequível. Como já foi referido, os proponentes do projeto podem ter experiência prévia noutros domínios. Esta secção visa dar uma visão geral dos aspetos específicos da mobilidade rural.

### Figura 16 Definir os elementos-chave do projeto – Passo 4-6

Fonte: SMARTA-NET



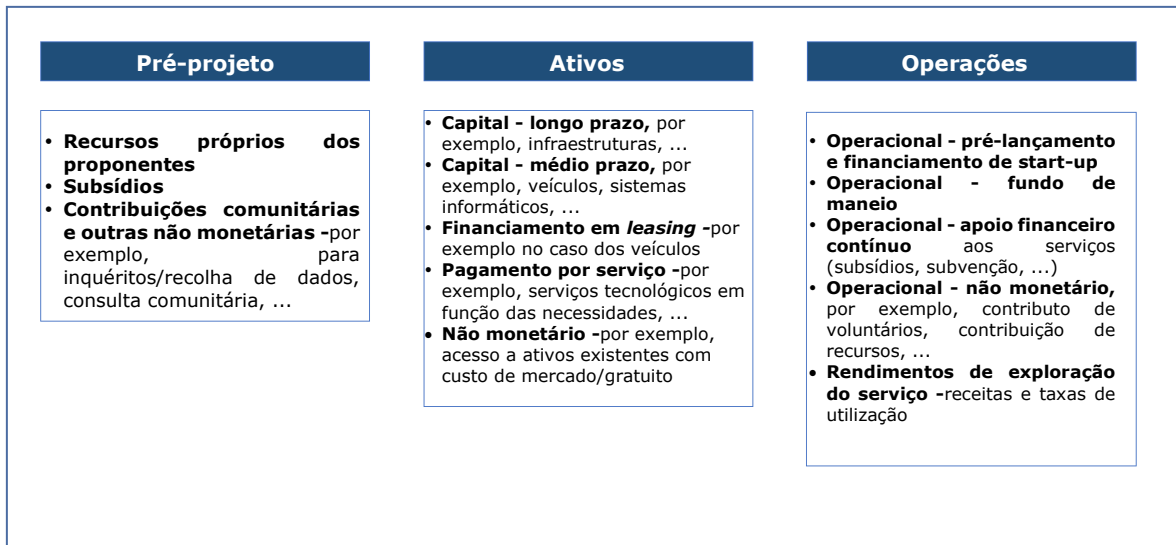
### Passo 4: Que tipo de financiamento procura?

Ao planejar soluções de mobilidade partilhada em zonas rurais, os municípios enfrentam os desafios de prever as necessidades e garantir um financiamento adequado e apropriado ao longo das diferentes fases do projeto. Esta etapa do Guia descreve algumas questões fundamentais para o financiamento de serviços de mobilidade partilhada em zonas rurais. O objetivo destas etapas será ajudar as autoridades locais a navegar pelas várias necessidades de financiamento, desde a conceção do serviço até à operação a longo prazo. Compreender os requisitos financeiros característicos de cada fase - desenvolvimento da ideia, planeamento do serviço e operação contínua - garante que os municípios possam organizar os seus recursos de forma eficaz.

Os tipos de financiamento relevantes são brevemente apresentados na Figura 17.

**Figura 17 Tipos de financiamento para soluções de mobilidade rural**

Fonte: SMARTA-NET



A Figura 18 fornece uma visão geral das necessidades de financiamento nestas fases, detalhando a duração, a finalidade e o tipo de financiamento necessário para cada uma fase. A Figura apresenta claramente como os municípios podem estruturar o seu financiamento, desde os estudos de viabilidade iniciais, as despesas de capital até aos custos operacionais e à sustentabilidade do serviço a longo prazo.

As necessidades financeiras das soluções de mobilidade partilhada em zonas rurais evoluem ao longo de fases distintas - conceção, planeamento e operação - cada fase tem como base a fase anterior. Inicialmente, durante a fase de conceção, os custos centram-se em estudos de viabilidade para avaliar a exequibilidade do serviço. Também é feita uma avaliação inicial da capacidade de acesso a fundos, garantindo as necessárias verificações da situação atual. Estes custos influenciam diretamente a fase de planeamento, onde ocorre a conceção detalhada do serviço e são realizadas as despesas de capital para veículos e infraestruturas de TI. Um planeamento eficaz garante que os investimentos de capitais realizados durante esta fase estejam alinhados com o modelo operacional previsto.

À medida que o projeto evolui para a fase operacional, surgem custos contínuos, como salários dos motoristas, combustível, manutenção e monitorização. O sucesso desta fase depende fortemente da forma como os recursos são geridos nas fases anteriores. Por exemplo, os investimentos de capital em veículos eficientes ou infraestruturas digitais podem reduzir as despesas operacionais a longo prazo, melhorando a sustentabilidade financeira do próprio serviço. Assim, cada fase está interligada, com as decisões tomadas durante as fases de conceção e planeamento, tendo estas mesmas um impacto direto na eficiência e na gestão financeira da própria fase operacional. É essencial que todas as decisões sejam baseadas em avaliações realistas.

**Figura 18 Visão geral das necessidades de financiamento ao longo das diferentes fases do projeto**

Fonte: SMARTA-NET

|                                  | CONCEÇÃO              | PLANEAMENTO            | OPERAÇÃO / Monitorização |                             |
|----------------------------------|-----------------------|------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| Duração                          | M1-M6                 | M6-M18                 | M18-M36                  |                             |
| Tipo/finalidade do financiamento | Estudo de viabilidade | Planeamento do serviço | Arranque                 | Custos operacionais         |
|                                  |                       | Despesas de capital    |                          | Piloto                      |
|                                  | Conceção              |                        |                          | Funcionamento a longo prazo |
|                                  |                       | Fase de configuração   |                          | Monitorização e avaliação   |

## Figura 19 Sistema de bicicletas partilhadas Sprottenflotte na região de Kiel, Alemanha

### Aprender com a prática: Sistema de bicicletas partilhadas Sprottenflotte na região de Kiel, Alemanha

A SprottenFlotte é o sistema de bicicletas partilhadas da KielRegion. Cerca de 1200 bicicletas estão disponíveis para aluguer e devolução em aproximadamente 200 estações na cidade de Kiel, nos distritos de Rendsburg-Eckernförde e Plön e na região de Schlei. Estas incluem algumas bicicletas elétricas, bicicletas de carga e bicicletas de carga elétricas. As bicicletas podem ser alugadas gratuitamente ou a preços muito acessíveis.

- Tipo de financiamento: 50% fundos federais (Ministério dos Transportes e Digital (BMDV)) + 50% fundos municipais (aprox. 350 000 € cada).
- Conceito e design: O Plano Diretor de Mobilidade da Região de Kiel serviu como base estratégica. O planeamento detalhado para cada cidade foi desenvolvido em estreita ligação com as partes interessadas e com o envolvimento dos utilizadores.
- Fase piloto: SprottenFlotte foi lançado em 2019 numa fase piloto em Kiel e nos municípios vizinhos. Durante esta fase, foram retiradas experiências importantes de uso e foi aprofundada a colaboração com os parceiros locais para poder passar a introdução permanente e sistemática do serviço em 2021. O projeto começou como um piloto e foi continuado de forma sustentável através de um financiamento e modelos de cooperação contínuos. Às operações foram estabilizadas após a fase piloto e, por fim, expandidas para outros municípios.
- Despesas de Capital (custos de investimento): O investimento inicial compreendeu os custos de infraestrutura para estações, bicicletas e uma grande campanha de marketing para apresentar o sistema a coletividade.
- Opex (custos operacionais contínuos): Os custos operacionais incluíram custos de aluguer das bicicletas, custos com pessoal, bem como pequenas medidas de marketing contínuas e os custos de produção de um guia informativo.



Créditos: [KielRegion](#)

As principais recomendações para a gestão do financiamento do projeto incluem:

- *Planeamento Abrangente*: Comece com um estudo de viabilidade completo para garantir que todos os aspetos do serviço, desde a infraestrutura à procura, sejam considerados antes de se comprometer com grandes investimentos. Isso ajudará a evitar posteriormente custos inesperados.
- *Financiamento Faseado*: Garanta financiamento faseado para cobrir os custos em cada etapa, assegurando que os recursos estejam disponíveis à medida que o projeto progride do conceito à operação a longo prazo. Esta abordagem também permite flexibilidade para adaptar o serviço as mudanças imprevistas na procura ou nas necessidades operacionais.
- *Otimizar os Investimentos de Capital*: Invista em tecnologias e infraestruturas escaláveis e económicas para reduzir os custos operacionais futuros. Comece também com uma estrutura simples e, em seguida, aumente o serviço e os utilizadores alvo através de um processo passo a passo.
- *Monitorizar e Ajustar*: A monitorização regular do serviço durante a fase operacional é fundamental. As decisões baseadas em dados concretos sobre rotas, frequências de serviço e eficiência dos veículos podem ajudar a refinar o planeamento e fornecimento do serviço para reduzir as despesas desnecessárias.
- *Aproveitar Parcerias*: Colabore com empresas locais, grupos comunitários e programas governamentais para cofinanciar aspetos do projeto. As parcerias podem aliviar os encargos financeiros e reforçar o apoio local ao serviço.

### Passo 5: Qual é a combinação de financiamento?

Os orçamentos convencionais para transportes a nível nacional, regional e local nunca foram suficientes para fornecer cobertura ou serviços adequados para a mobilidade

rural<sup>12</sup>. Procurar um aumento destes orçamentos pode ser irrealista ou demasiado otimista, pois isso exigiria mudanças políticas significativas que são lentas de implementar e improváveis de acontecer em breve. Para provocar uma mudança real na mobilidade rural, será necessário recorrer a uma combinação mais ampla de fontes de financiamento, combinando investimentos públicos, privados e alternativos para uma abordagem mais integrada.

**Tabela 4 Combinar fontes de financiamento para soluções de mobilidade rural**

Fonte: SMARTA-NET

|                               | O quê   | Cronograma  | Tipo de financiamento abrangido |   |   | Categorias de custos a financiar                          |
|-------------------------------|---|---|---------------------------------|---|---|---|
|                               |   |   | C                               | P | O |   |
| Fonte Pública como alvo único | Recursos monetários públicos mobilizados a nível da UE, Nacional, Regional ou local (municipal)   | Uma única vez ou recorrente no caso de subsídios públicos |                                 |   |   | Todos, incluindo infraestruturas físicas e soluções de TI |
| Múltiplas fontes de apoio     | Recurso a uma combinação de fontes de financiamento público. Por exemplo, os fundos da UE são utilizados para o conceito e planeamento, e as despesas operacionais (OpEx) são suportadas por subsídios públicos a nível nacional ou regional. | Uma única vez ou recorrente em caso de subsídios públicos |                                 |   |   | Todos, incluindo infraestruturas físicas e soluções de TI |
| Investimento do setor privado | Recursos disponíveis para a compra de veículos ou para a renovação de espaços públicos  | Uma única vez   |                                 |   |   | Todos, incluindo infraestruturas físicas e soluções de TI |

<sup>12</sup>Este tema foi aprofundado pelo Projeto SMART (2018-2020) que, entre outras coisas, examinou o enquadramento no qual se insere a mobilidade rural para cada Estado-Membro da UE. Consulte o Projeto SMARTA, "Policy Recommendations for Sustainable Shared Mobility and Public Transport in European rural areas" (2020), disponível para download em [https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations\\_Final-Version\\_web.pdf](https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations_Final-Version_web.pdf). Os relatórios individuais dos Estados-Membros estão disponíveis em <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

|                                    |  |   |  |  |  |   |
|------------------------------------|--|---|--|--|--|---|
| Patrocinadores comerciais          | Recursos disponibilizados por empresas Automóveis, empresas de Tecnologia, empresas de Energia e serviços públicos, etc.   | Uma única vez para custos de capital, ou recorrentes      |  |  |  | Ativos (incluindo veículos e plataformas de TI)           |
| Apoio do setor público alternativo | Os recursos são disponibilizados por outras associações públicas (por exemplo, Autoridades de Transportes Públicos, Agências de Desenvolvimento Regional, Agências Ambientais, etc.) | Uma única vez ou recorrente no caso de subsídios públicos |  |  |  | Todos, incluindo infraestruturas físicas e soluções de TI |
| Contribuição Voluntária            | Voluntários são envolvidos para cobrir alguns dos aspetos operacionais do serviço  | Frequentemente  |  |  |  | (normalmente) Operação dos serviços de mobilidade         |
| Tarifas de utilização              | Os utilizadores do serviço pagam uma taxa para usar o mesmo  | Com uma certa frequência. O montante é variável           |  |  |  | Operação dos serviços de mobilidade                       |

**Figura 20 Aproveitando as fontes de financiamento em Rethymno, Grécia**

**Aprender com a prática: Aproveitando de forma vantajosa as fontes de financiamento em Rethymno, Grécia**

O primeiro sistema de bicicletas elétricas partilhadas sem docas na Grécia foi lançado em Rethymno, substituindo um sistema pre existente insuficiente. O objetivo do sistema de partilha de bicicletas é promover uma mudança dos modos de transporte atuais para modos de transporte sustentáveis. A implementação foi possível graças à cooperação eficiente entre o setor público e o privado, apoiada por financiamentos europeus recebidos pelo Acordo de Parceria Grego 2014-2020 – (ESPA 2014-2020) no âmbito do Programa Operacional Regional "Creta", cofinanciado pelo FEDER.

O financiamento europeu ajudou a lançar esta iniciativa de promoção das duas rodas na área. No entanto, uma vez esgotados esses fundos, tornou-se claro que depender apenas de operadores privados para continuar o serviço não era viável. Contudo, este sistema de bicicletas elétricas partilhadas desbloqueou o potencial dos veículos partilhados na área. O envolvimento do Município e os esforços contínuos na promoção da mobilidade partilhada atraíram operadores privados de mobilidade partilhada e resultaram em novos investimentos para serviços relevantes.

Por exemplo, um novo investimento privado para um sistema de partilha de trotinetas elétricas foi lançado em Rethymno, em julho de 2019. Um novo sistema de bicicletas partilhadas foi instalado posteriormente em 2024 (44 bicicletas elétricas/6 estações de carregamento) com o apoio de outros financiamentos europeus, no âmbito do Programa Operacional Setorial: “Infraestruturas de Transportes, Ambiente e Desenvolvimento Sustentável” e cofinanciado pelo Fundo de Coesão<sup>13</sup>, Acordo de Parceria Grego 2014-2020 – (POE 2014-2020).

Esta fonte de financiamento permitiu que a iniciativa capitalizasse o crescente potencial do ciclismo na região, garantindo o seu sucesso contínuo. O município de Rethymno está a tentar encontrar uma forma de incorporar o antigo sistema (sem docas de estacionamento) no novo.

Este estudo de caso é particularmente relevante porque destaca a importância de usar múltiplas fontes de financiamento para garantir a sustentabilidade financeira a longo prazo.



Créditos : Município de Rethymno

## Figura 21 Apoio para um esquema rural de partilha de carros elétricos: O Modelo FLUGS no Tirol Oriental

### Aprender com a prática: Flugs e-Car sharing

Flugs<sup>14</sup> é um sistema de partilha de carros elétricos baseado em estações, operado na região do Tirol Oriental, na Áustria. O principal objetivo do sistema Flugs é reduzir o número de viagens feitas com carros particulares por indivíduos e famílias e propor uma solução alternativa à posse do 1.º, 2.º ou 3.º carro.

O serviço foi lançado em 2015 e é gerido pela Regionalenergie Tirol Oriental que oferece o serviço FLUGS eCarsharing e trata das atividades de manutenção, apoio no local, processamento, faturação, monitorização, relações públicas, marketing e outros recursos internos.

Atualmente, a Regionalenergie Tirol Oriental opera o serviço principalmente por razões comerciais (ou seja, para estar presente na área como fornecedora de energia) e não pelo negócio de partilha de carros por si. A dificuldade em encontrar e envolver ativamente um fornecedor de partilha de carros deve-se à baixa procura nas zonas rurais, o que impede aos operadores privados de construir um caso de negócio forte para investimento de recursos próprios.

O FLUGS eCarsharing é parcialmente subcontratado (a plataforma de reservas e a telemetria). O único patrocinador é a Gestão Regional do Tirol Oriental (RMO), a Agência de Desenvolvimento Regional com competências em projetos, iniciativas e estratégias de mobilidade sustentável. A RMO lida com atividades de promoção e divulgação. As receitas conseguem cobrir apenas parcialmente os custos fixos da frota.



Créditos : Flugs e-car sharing no Tirol Oriental, Áustria - © E. Bachmann

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

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

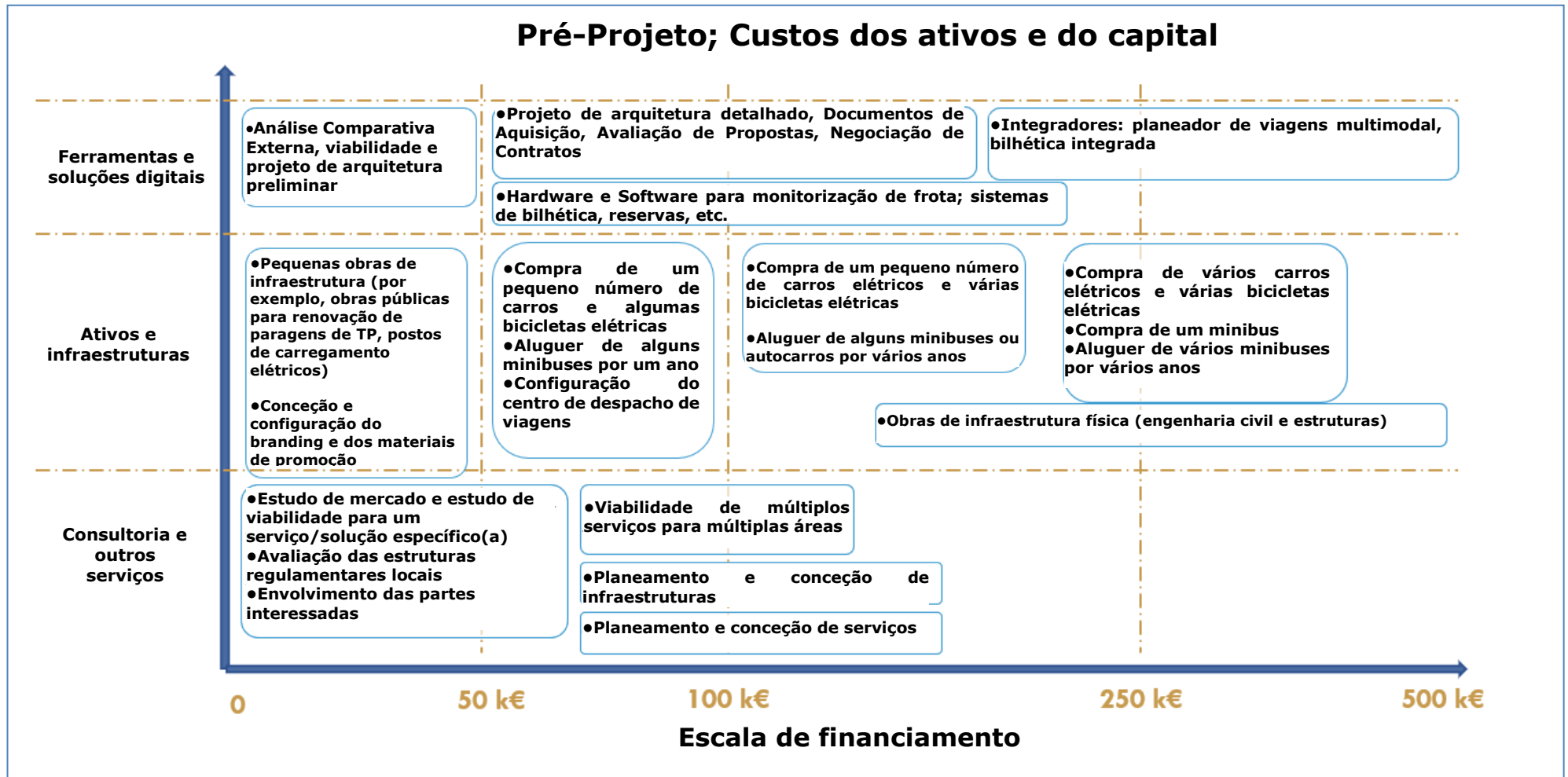
## **Passo 6: Qual a escala do financiamento que precisa/procura?**

As soluções de mobilidade rural exigem uma abordagem estratégica ao financiamento, uma vez que a escala de investimento necessária varia significativamente dependendo do âmbito e da natureza do projeto. Este capítulo fornece orientações sobre como estimar e preparar as necessidades financeiras do seu projeto, oferecendo uma abordagem das categorias de custos típicas, benchmarks e considerações operacionais.

Compreender a escala de financiamento envolve distinguir entre investimentos pré-projecto, que lançam as bases para a iniciativa, e os custos operacionais, que garantem a sua viabilidade contínua. Cada fase de desenvolvimento - desde os estudos de viabilidade à implementação e às operações diárias - tem requisitos financeiros distintos. Nas Figuras 14 e 15, apresentamos as principais áreas onde o financiamento é necessário, juntamente com intervalos de custos aproximados para atividades e serviços comuns. No entanto, a escala real de financiamento necessária dependerá de vários fatores, incluindo o tipo de serviço previsto, o contexto geográfico e demográfico e os recursos disponíveis.

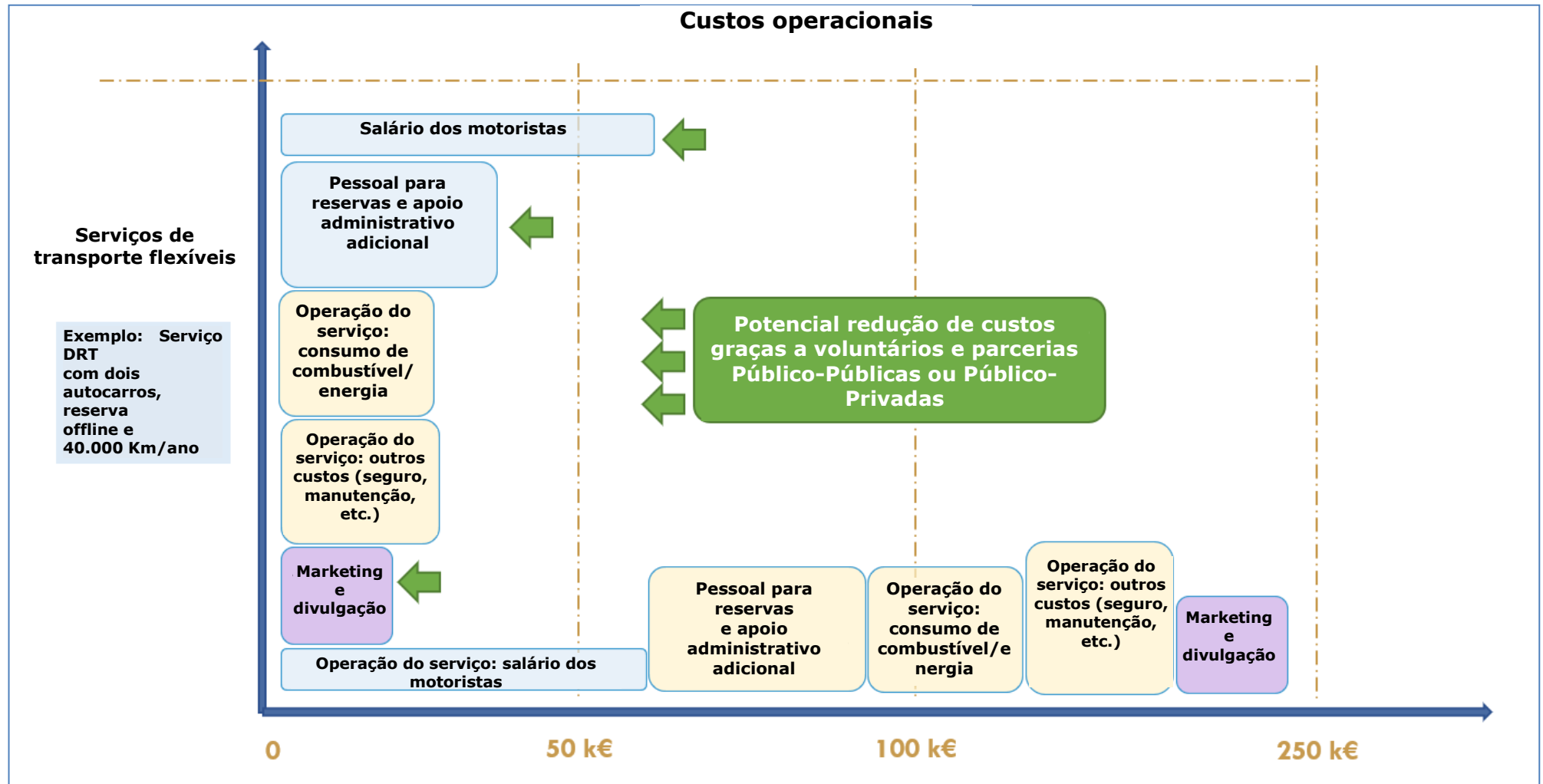
**Figura 22 Financiamento necessário para custos pré-projecto e de capital**

Fonte: SMARTA-NET



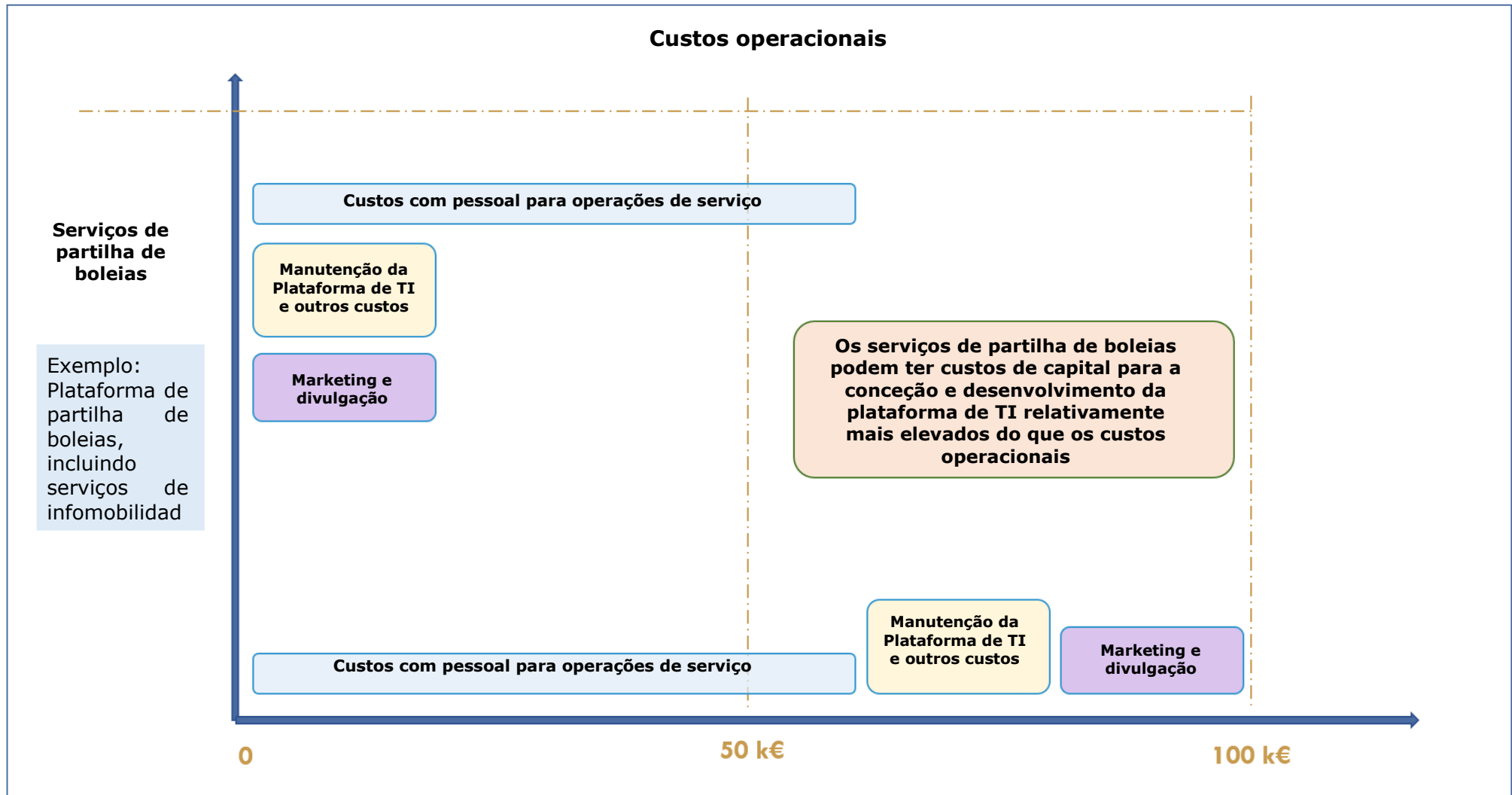
**Figura 23 Financiamento necessário para custos operacionais para serviços de transporte flexíveis**

Fonte: SMARTA-NET



**Figura 24 Financiamento necessário para custos operacionais em serviços de boleia partilhada**

Fonte: SMARTA-NET

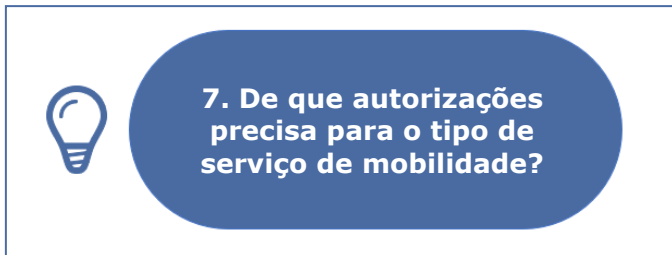


## 7. ABRIR CAMINHO NUM MERCADO ALTAMENTE REGULAMENTADO

Os serviços de mobilidade rural operam frequentemente dentro de um quadro regulamentar complexo que requer uma navegação cuidadosa. Identificar as autorizações necessárias para implementar os serviços propostos é um passo crítico para garantir a conformidade com os requisitos legais e operacionais. Isto inclui a compreensão das normativas e regulamentos locais, regionais e nacionais para evitar atrasos ou obstáculos durante a fase de implementação do projeto.

### Figura 25 Definir os elementos-chave do projeto – Passo 7

Fonte: SMARTA-NET



As estruturas nacionais em todos os países europeus, conforme descrito nos SMARTA Insight Papers<sup>15</sup>, obrigam os governos e autoridades locais (incluindo municípios, províncias e regiões) a organizar os serviços de mobilidade.

A organização e prestação de serviços de mobilidade precisam de ser realizadas a um nível superior ao da comunidade individual, por uma entidade com os recursos e a estabilidade suficiente para garantir serviços duradouros. De facto, as áreas rurais requerem conectividade com outros locais, o que não pode ser alcançado por comunidades individuais a agir numa base altamente personalizada. Embora uma comunidade possa organizar localmente serviços de partilha de carros, bicicletas elétricas ou boleias voluntárias para fins locais, não podem fornecer a mobilidade necessária para toda a comunidade abrangida. Isto exige um nível superior de planeamento e organização, mesmo que algum tipo de serviço comunitário possa ser organizado a nível local.

Cada tipo de serviço de mobilidade rural requer uma combinação diferente de autorizações, licenças, seguros, acordos comerciais e certificações de segurança. As autorizações específicas dependem do tipo de serviço, escala e regulamentos locais. Ao cumprir com estas autorizações, os fornecedores de mobilidade podem garantir que os seus serviços são seguros, legais e bem integrados com outros serviços de transporte regionais. Um breve resumo das principais autorizações necessárias para diferentes tipos de serviços de mobilidade é apresentado abaixo.

- **Licença ou Alvará de Funcionamento**

Antes de oferecer serviços de mobilidade, qualquer fornecedor precisa de obter as licenças ou alvarás de funcionamento necessários, outorgadas pelas autoridades locais, regionais ou nacionais. Estas licenças garantem que o serviço cumpre as leis e regulamentos de transporte em vigor. Em cada caso a licença pode variar consoante o tipo de serviço:

- Transporte a Pedido (TaP): É necessária uma licença para operar como um fornecedor de transporte público, frequentemente regulamentada pelas autoridades de transporte.
- Partilha de Carros e Partilha de Bicicletas: Devem ser asseguradas licenças para operações de aluguer de veículos e bicicletas, especialmente

<sup>15</sup>Para mais detalhes, consulte: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

em áreas/países onde o planeamento de transportes é rigidamente regulamentado.

- Boleias e Táxi Partilhado: Em alguns países, pode ser necessária uma licença específica para partilha de boleias ou transporte coletivo, juntamente com a aprovação das autoridades de transporte público, no caso em que o serviço opere em coordenação com os serviços existentes.

- **Seguro de Veículo e Condutor**

Todos os serviços de mobilidade devem ter um seguro automóvel abrangente que cubra tanto o veículo como os seus passageiros. Por exemplo:

- Partilha de Carros: É necessário um seguro que cubra o veículo partilhado contra danos, acidentes, roubo e responsabilidade civil do condutor e passageiros.
- Partilha de Bicicletas: As apólices de seguro podem cobrir a responsabilidade civil em caso de acidentes, especialmente em áreas de tráfego intenso ou estradas rurais.
- Serviços de Táxi Partilhado e TAP: É obrigatório um seguro comercial que cubra todos os riscos associados à operação de um serviço de táxi ou Transporte a pedido, incluindo a cobertura para condutores profissionais.

Em algumas jurisdições, também é necessário um seguro para passageiros e mercadorias transportadas. É importante que os condutores, especialmente para serviços de transporte a pedido ou táxi partilhado, tenham consigo as licenças para que as possam exigir em caso de verificação adicional ou aprovação pelas autoridades.

- **Acordos Comerciais**

Para serviços que dependem de infraestruturas, como serviços de partilha de bicicletas ou TaP, podem ser necessários acordos comerciais com as autoridades locais ou operadores privados. Estes acordos podem envolver: i) utilização de Infraestruturas Públicas: acordos com as autoridades locais para a utilização de lugares de estacionamento, acesso rodoviário e estações de estacionamento/carregamento para bicicletas; ii) Parcerias com operadores de Transporte Público: para serviços TaP e táxi partilhado, são frequentemente necessários acordos com as autoridades regionais de transporte para uso de sistemas de bilhética integrada ou serviços complementares; iii) Colaboração com o Setor Privado: as empresas de partilha de carros podem precisar de acordos com empresas de leasing de veículos ou fornecedores de serviços de manutenção para garantir a capacidade operacional da sua frota.

- **Certificações de Segurança e Conformidade com as Normas/Standards de serviço**

Cada tipo de serviço deve aderir a rigorosas normas de segurança, particularmente para o transporte de passageiros. As principais autorizações e certificações relacionadas com a segurança incluem:

- Normas de Segurança do Condutor: Os condutores que operam serviços TaP ou táxi partilhado devem cumprir certas qualificações, incluindo verificações de antecedentes, formação para segurança rodoviária e conformidade com as leis de segurança rodoviária.
- Certificação de Segurança do Veículo: Os veículos devem passar por inspeções regulares de segurança para garantir que cumprem as normas operacionais exigidas. Isto inclui verificações de manutenção do veículo, especialmente para serviços TaP e táxi partilhado, onde a segurança rodoviária é fundamental.
- Segurança de Bicicletas e Bicicletas Elétricas: Para sistemas de partilha de bicicletas, é essencial garantir que as bicicletas estão equipadas com dispositivos de segurança como luzes, cadeados e verificações regulares do estado de manutenção.

Dependendo da região, os fornecedores de serviços de mobilidade podem precisar de cumprir com os regulamentos ambientais que visam reduzir as emissões. No entanto, isto tem implicações relevantes para a mobilidade urbana, e não em áreas rurais. Por exemplo, em algumas cidades, a utilização de veículos com baixas emissões ou emissões zero pode ser exigida para serviços de partilha de carros. Isto também pode incluir subsídios ou incentivos para a utilização de veículos elétricos.

Acima de tudo, devemos também considerar as questões de responsabilidade civil. Comunidades e ONG podem ser responsabilizadas pessoalmente se algo correr mal ou houver um acidente, etc. Estão mais bem protegidas podendo estabelecer parcerias com uma instituição ou entidade comercial que tenha condições mais abrangentes para gerir a responsabilidade civil.

**Figura 26 Transporte a Pedido no Médio Tejo, Portugal**

**Aprender com a prática: Transporte a Pedido no Médio Tejo, Portugal**

A região do Médio Tejo é uma sub-região NUTS3 no centro de Portugal, parte da região NUTS2 do Centro. A região inclui seis pequenas cidades: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento e Fátima, cada uma com uma população entre 20.000 e 45.000 habitantes. Os serviços de transporte a pedido na região são patrocinados pela autoridade distrital 'CIM Médio Tejo', uma associação de Municípios Locais e Autoridades Públicas, que gere o transporte público com uma frota de táxis e mini-vans contratados.

**Concentrar no quadro regulamentar**

- De acordo com a Lei Nacional Portuguesa (RJSPTP), as entidades competentes para a implementação e coordenação dos serviços a pedido são as autoridades de transporte (municípios ou câmaras municipais). As autoridades de transporte podem realizar serviços a pedido utilizando os seus próprios meios, nomeadamente através de serviços municipais ou intermunicipais, ou através de contratos com entidades empresariais locais (operadores de transporte ou táxis), em conformidade com a legislação aplicável em vigor.
- Os operadores que pretendam prestar serviços de transporte a pedido, para além dos serviços de transporte de passageiros para os quais estão licenciados, devem notificar o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), que é a autoridade nacional que supervisiona as operações de transporte público. Esta notificação prévia ao IMT, I.P. é feita de forma simples, podendo ser realizada por qualquer meio previsto na lei, nomeadamente via email para o contato indicado no website do IMT, I.P.
- Caso um serviço seja contratado a um operador de transporte privado ou a empresas de táxis, deverá ser realizado um estudo de viabilidade financeira e económica para avaliar a necessidade de compensação pública. Antes do lançamento do contrato público, as especificações técnicas e administrativas estão sujeitas à supervisão da autoridade nacional de transportes (AMT) responsável pela supervisão económica e financeira.
- Se o contrato exceder um determinado montante, o Tribunal de Contas deve ser consultado.
- Os novos serviços públicos de transporte de passageiros, incluindo os serviços de transporte a pedido com linhas predefinidas, estão também sujeitos a registo obrigatório num sistema de informação de âmbito nacional, gerido pelo IMT, I.P.



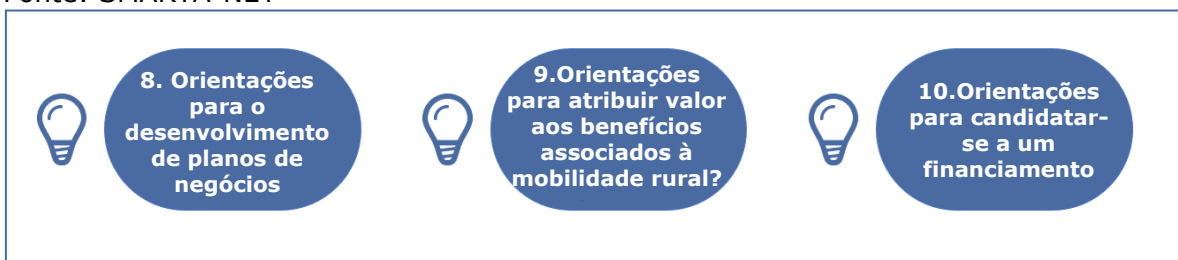
Fonte: <https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

## 8. DAR VOZ ÀS PROPOSTAS

Transformar um projeto bem concebido numa proposta de financiamento convincente requer uma preparação e uma apresentação bem estruturada e apresentada. Desenvolver um plano de negócios robusto demonstra a viabilidade económica e operacional do projeto. Monetizar os seus benefícios evidencia o seu valor mais amplo para as diferentes partes interessadas, como a redução de emissões, o aumento da acessibilidade ou o crescimento económico e o desenvolvimento rural. As orientações para candidatar-se eficazmente ao financiamento o projeto é o passo final para apresentar uma proposta persuasiva que sensibilize os financiadores e aumente a probabilidade de garantir o apoio necessário.

### Figura 27 Definir os elementos-chave do projeto – Passo 8-10

Fonte: SMARTA-NET



### Passo 8: Orientações para o desenvolvimento de planos de negócios

Um plano de negócios é um documento escrito formal que contém os objetivos de um negócio, os métodos para atingir esses objetivos e o prazo para a sua concretização. Também descreve a natureza do negócio, apresenta informações básicas sobre a organização, as projeções financeiras da organização e as estratégias que pretende implementar para atingir as metas estabelecidas. Na sua totalidade, este documento serve como um roteiro (um plano) que fornece uma orientação ao negócio<sup>16</sup>.

Este passo não visa apresentar material de orientação abrangente sobre um tema tão complexo e multifacetado. Em vez disso, resume os aspetos principais que precisam ser considerados para desenvolver planos de negócios, relatando fontes relevantes de informação para aprofundar o conhecimento sobre o tema e para retirar inspiração de outras experiências na Europa.

Definir um plano de negócios e um modelo para uma solução de mobilidade partilhada numa área rural é um processo complexo que envolve múltiplos fatores. As considerações principais incluem o tipo de serviço oferecido, as necessidades específicas de mobilidade do mercado-alvo e a estrutura operacional do serviço. Além disso, as questões organizacionais e o cumprimento das estruturas legais e regulamentares são essenciais para garantir que a solução seja viável e sustentável. Cada um desses elementos deve ser cuidadosamente abordado para criar um serviço de mobilidade rural eficaz e funcional.

Na maioria dos casos, não existe um modelo de negócio rentável para soluções de mobilidade partilhada rural. Isso deve-se em grande parte aos desafios que os operadores enfrentam na gestão de um negócio de mobilidade partilhada, principalmente devido às margens de lucro pequenas ou inexistentes — uma vez que obter receitas suficientes com os serviços de mobilidade partilhada é difícil. Nas áreas rurais, a baixa densidade populacional faz com que as receitas dos utilizadores sejam

<sup>16</sup>Definição de Plano de Negócios - Enciclopédia de Pequenas Empresas para Empreendedores, <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

insuficientes para cobrir as despesas operacionais. Como resultado de todo quanto referido, as cooperativas locais sem fins de lucro, as autoridades públicas, como municípios, administrações de transportes e operadores do setor público, estão em melhor posição para iniciar ou organizar serviços de mobilidade partilhada.

É importante notar que o serviço não é rentável quando são contabilizados todas as vezes de custo. No entanto, alguns elementos do serviço podem ser rentáveis para aqueles que fornecem um serviço ou infraestrutura específica que suporta o serviço de mobilidade. Por exemplo, o fornecedor de um sistema de TI ou uma empresa que faz a manutenção dos veículos recebe montantes pagos a preço de mercado.

Assim, pode haver múltiplos casos de negócios dentro do mesmo projeto de mobilidade rural. No caso de apresentar o caso de negócio geral será necessário justificar qualquer financiamento, o que poderá exigir um caso de negócio complexo que avalie o impacto socioeconómico. Para outros casos, como operadores de transporte, fornecedores de ITS, etc., podem apresentar um caso de negócio orientado para o lucro ou, então, aceitar uma participação com prejuízo/sem lucro na expectativa de um retorno futuro.

Ao conceber um modelo de negócio para um serviço de mobilidade rural, o processo pode ser dividido em três fases principais: (i) Definir o conceito de negócio, (ii) Avaliar a estrutura organizacional e (iii) Rever o enquadramento legal e regulamentar. Cada uma dessas fases envolve uma série de etapas a serem concluídas antes de implementar a solução. Inicialmente, será necessário identificar as necessidades específicas de mobilidade que se pretende abordar e avaliar se os serviços de transporte existentes atendem ou menos a essas necessidades. Com base nesta análise, deverá ser escolhido o modelo de serviço que melhor atende a essas necessidades, estimando a procura através de uma pesquisa de mercado ou pesquisas anteriores para elaborar uma estrutura de custos inicial e um plano financeiro. Em seguida, envolvendo as partes relevantes interessadas, com a atribuição de funções e responsabilidades, deverá ser definida a estrutura organizacional. Simultaneamente, com a revisão dos requisitos regulamentares e legislativos, deverá ser verificada a elegibilidade para subsídios e explorar a oportunidades/possibilidade de recorrer/concorrer ao financiamento público.

### Figura 28 Fases para elaborar um plano de negócios de serviço de mobilidade rural

Fonte: SMARTA-NET



### Aprender com a prática: O Projeto CONNECT

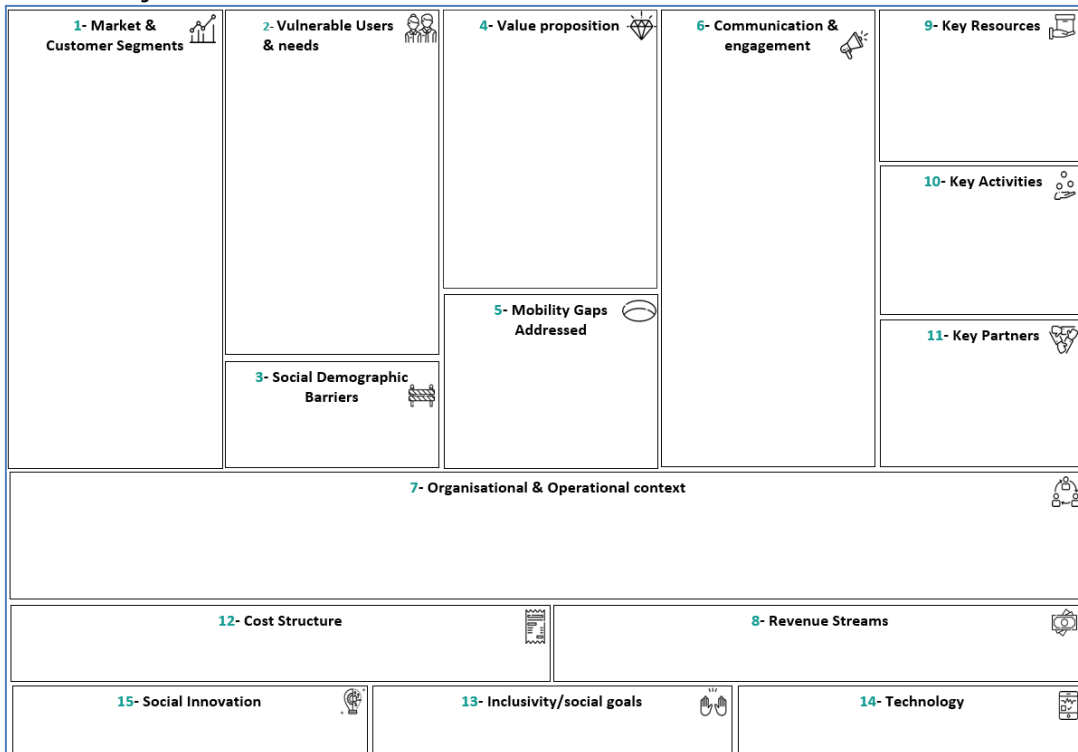
O projeto CONNECT foi financiado ao abrigo do 6.º Programa-Quadro da Comissão Europeia, através da DG-RESEARCH. O objetivo principal do mesmo era reunir conhecimento e experiência relacionados com o Transporte Flexível (incluindo Transporte a pedido) para identificar boas práticas e desenvolver ulteriormente os métodos para o desenvolvimento de negócios. O consórcio CONNECT era constituído principalmente por especialistas do setor. Não previa locais específicos para implementação/teste de alguma iniciativa, mas pelo contrário recorreu, a vasta gama de casos de estudo, complementados por inquéritos aplicados ao setor. O Projeto deu origem a dois Relatórios temáticos que destacam as principais recomendações para o desenvolvimento de planos de negócio para serviços de transporte flexíveis (no estilo de serviços de transporte a pedido e de boleia partilhada):

- Relatório D10: Soluções Inovadoras e teste de casos relativos ao Desenvolvimento de Negócios<sup>17</sup>: As Tecnologias de Informação (TI) apresentam resultados de 19 casos de estudo de sistemas de Transporte a pedido (TaP) (10 na Europa, 9 nos EUA). Examina os modelos de negócio, as estruturas organizacionais e os contextos regulamentares e legais, destacando as principais restrições.
- Relatório D14: Recomendações para o Desenvolvimento de Negócios: com base no conhecimento desenvolvido no âmbito do projeto CONNECT, em sintonia com as perspetivas externas recolhidas nos workshops, sintetiza as principais temáticas relacionadas com o Modelo de Negócio, Aspectos Organizacionais e Enquadramentos Legais e Regulamentares. Apresenta como resultado uma visão geral da situação do setor em toda a Europa (com base nos estudos de caso D10 e num inquérito adicional) e conclui com algumas reflexões sobre os principais aspetos a considerar no desenvolvimento de negócios de sistemas de Transporte a Pedido.

Para simplificar os aspetos mencionados acima, pode ser relevante iniciar um exercício de cocriação com as partes interessadas locais (incluindo representantes municipais, grupos comunitários, operadores de transporte, etc.) preenchendo um modelo “Canvas” específico. Um exemplo é deste modelo “Canvas” é apresentado abaixo.

### Figura 29 Modelo Canvas para cocriação de soluções de mobilidade rural.

Fonte: Projeto INCLUSION H2020<sup>18</sup>



<sup>17</sup>Estes relatórios CONNECT podem ser consultados online em

<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)

As principais recomendações para o desenvolvimento de planos de negócios para soluções de mobilidade partilhada rural estão resumidas abaixo.

- *Criação de Valor*: Os modelos de negócio para soluções de mobilidade rural devem concentrar-se na criação de diversas formas de valor - monetário e não monetário (por exemplo, valor social) - para as diferentes partes interessadas. Estas partes podem incluir autoridades financiadoras, administrações públicas, operadores de mobilidade, empresas locais e cidadãos. Em vez de ter em consideração exclusivamente os dados financeiros de custos e receitas, será crucial reconhecer os benefícios sociais e comunitários mais amplos que esses serviços podem fornecer a coletividade.
- *Envolvimento de Múltiplos Atores*: Os modelos de negócio eficazes devem considerar o ecossistema complexo das partes interessadas no sistema de mobilidade, mais que se concentrarem num único serviço ou produto. Para garantir a acessibilidade nas áreas rurais, é importante avaliar os benefícios e os desafios de cada ator envolvido tendo em conta a sua particular perspectiva. Isso pode envolver a ligação de vários serviços ou soluções para criar um modelo de negócios abrangente que atenda às diversas necessidades da comunidade.
- *Inclusão de Organizações sem Fins Lucrativos*: Embora possa parecer em contradição, incluir organizações sem fins lucrativos como atores-chave nos modelos de negócios de mobilidade rural pode ser benéfico. O financiamento público é frequentemente essencial para apoiar esses serviços em áreas rurais onde a procura é baixa. Para sustentar as operações, os modelos de negócio devem considerar a realocação dos fundos públicos para uma maior flexibilidade dentro das restrições regulamentares.
- *Sustentabilidade a Longo Prazo*: Para garantir a sustentabilidade dos serviços de mobilidade rural no longo prazo, os modelos de negócio devem incentivar o envolvimento de empreendedores sociais. A integração desses atores na prestação de serviços, quando permitido pelos regulamentos nacionais, pode aumentar a viabilidade desses serviços. Quando necessário, a adaptação dos regulamentos poderá ser uma opção necessária para permitir essa participação e para fortalecer ainda mais a sustentabilidade do modelo de negócios.

## **Etapa 9: Como atribuir valores aos benefícios associados à mobilidade rural**

As áreas rurais são economias vitais com uma grande variedade de atividades económicas quais como as agrícolas, industriais, extrativas ou de lazer. Estas atividades são intimamente ligadas aos recursos naturais rurais e às tradições empreendedoras destas áreas.

A mobilidade rural pode ser vista como um "facilitador" ou como um "multiplicador" que pode permitir ou melhorar os resultados e aumentar o valor de outros investimentos<sup>19</sup>. De facto, em muitos casos, o serviço de mobilidade é uma componente com alto valor acrescentado, influenciando outros projetos e políticas económicas, sociais, turísticas ou ambientais.

---

<sup>19</sup>Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021), "Recomendações Políticas para Mobilidade Partilhada Sustentável e Transporte Público em áreas rurais Europeias", publicação do Projeto SMARTA.

Os resultados relacionados com o financiamento de medidas de transporte para a mobilidade rural incluem, entre outros:

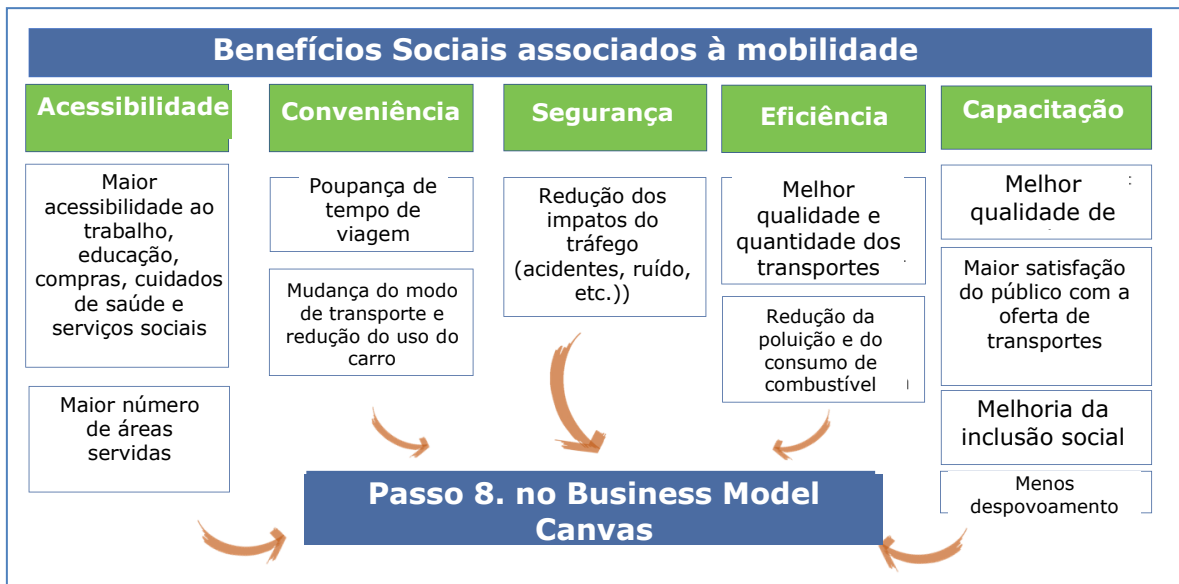
- Redução dos Quilómetros Percorridos por Veículo (QPV)
- Redução do consumo de combustível e das emissões de CO<sub>2</sub>
- Menos tráfego, menos poluição, menos ruído, menos acidentes
- Estradas locais tornam-se mais seguras para peões e ciclistas
- Necessidade de menos despesas com infraestruturas
- Aumento/manutenção do número de clientes de negócios e serviços

Os serviços de mobilidade rural são implementados principalmente para trazer benefícios sociais em áreas em risco de exclusão social ou ameaçadas por desigualdades de oportunidades. No entanto, os serviços são frequentemente criticados pelos custos elevados de partida, mesmo quando cumprem a sua missão social.

Alguns dos benefícios associados a uma melhor oferta dos serviços de transporte para as áreas rurais estão elencados na Figura 30 e classificados de acordo com as algumas tipologias específicas (acessibilidade, conveniência, etc.). É importante entender como esses benefícios podem influenciar a adoção/desenvolvimento de uma solução de mobilidade.

**Figura 30 Benefícios sociais associados à mobilidade rural**

Fonte: SMARTA-NET



**Figura 31 Caminhos de Ferro Verdes (Green Railways) yem Valmiera, Letónia**

**Aprender com a prática: Caminhos de Ferro Verdes (Green Railways) em Valmiera, Letónia**

A iniciativa Vias Verdes em Valmiera, Letónia, revitaliza linhas ferroviárias desativadas com uma rede de 32 km de percursos pedestres e cicláveis na região de Vidzeme. Este projeto, faz parte de um esforço maior de 750 km no sul da Estónia e Letónia, que visa melhorar a mobilidade local e promover o turismo sustentável. As principais características incluem a remoção de obstáculos, a instalação de pontes de madeira e a criação de áreas recreativas com bancos de descanso. O projeto "Vias Verdes" é uma iniciativa transfronteiriça colaborativa liderada pela Associação de Turismo de Vidzeme em parceria com 25 governos locais da região

de Vidzeme, na Letónia, e do sul da Estónia, com o apoio da Associação Letã de Estradas Verdes da Letonia. Apoiada por autoridades locais e ONGs, esta iniciativa honra a importância histórica da ferrovia da região e ao mesmo tempo que promove o envolvimento da comunidade e o crescimento económico através do aumento das oportunidades de turismo e da promoção de estilos de vida mais saudáveis.

No troço ferroviário de 32 km abrangido por esta solução local de mobilidade inteligente (parte da rota Valmiera-Kocēni-Ainaži), sete pontes foram reconstruídas para passagem segura de ciclistas e peões. Os custos de investimento foram estimados em 47 000 €, o que representou cerca de 4% do custo total do projeto de 1 174 938 €. A principal fonte de financiamento foi assegurada pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional Interreg Estónia-Letónia, que contribuiu com 40 000 €, juntamente com 7 000 € de outros parceiros.

O projeto "Caminhos de Ferro Verdes" **melhora a qualidade de vida** nas áreas alvo, melhorando a mobilidade e criando novas oportunidades para os residentes. A iniciativa promove comunidades mais saudáveis e felizes através do aumento das atividades ao ar livre. Os habitantes locais descobrem rapidamente que estes caminhos restaurados oferecem excelentes oportunidades para caminhadas, ciclismo e até esqui cross-country durante os meses de inverno.



Créditos: J. Sijats, S. Lawrence

O projeto também impulsiona o crescimento económico. Com a chegada de **turistas, atraídos** pelas rotas cénicas, os negócios locais começam a desenvolver novos produtos e serviços, incluindo opções de alojamento e de restauração. Este aumento no turismo traz maior vitalidade económica para a área, criando empregos e estimulando as economias locais.

Adicionalmente, a rede conecta a região de Vidzeme com o sul da Estónia, **expandindo a mobilidade** para residentes e visitantes. A acessibilidade melhorada permite que as pessoas explorem uma área mais ampla, promovendo o envolvimento e a interação da comunidade. No geral, o projeto Green Railways posiciona a mobilidade como um impulsionador vital para alcançar objetivos económicos, sociais e ambientais mais amplos, transformando a região num centro próspero para recreação ao ar livre e turismo durante todo o ano.

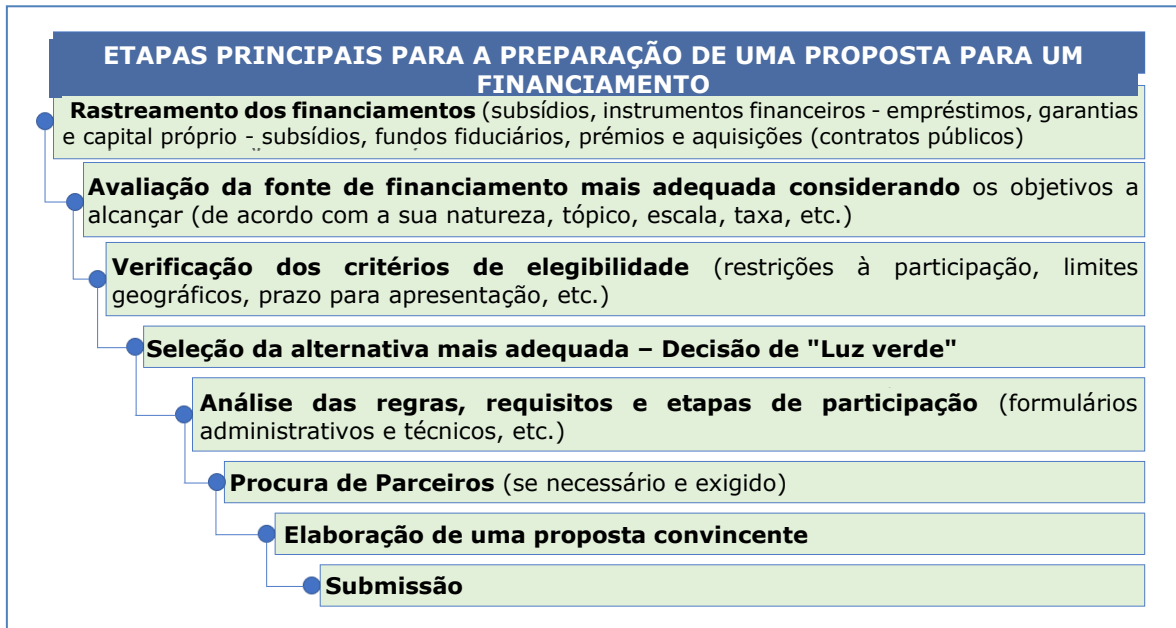
## Passo 10: Orientações sobre como candidatar-se a um financiamento

Obter um financiamento para uma solução de mobilidade rural requer uma abordagem bem estruturada para navegar pelas complexidades dos programas de financiamento da UE, nacionais ou regionais. Esta etapa descreve as tarefas essenciais para preparar uma proposta bem-sucedida, desde a identificação das oportunidades de financiamento mais adequadas, até à apresentação de uma candidatura convincente.

Ao avaliar sistematicamente as fontes de financiamento, verificar a elegibilidade e alinhar os objetivos com os requisitos do programa, os candidatos podem garantir que as suas propostas se destaquem. Seja através de subsídios, instrumentos financeiros ou contratos públicos, seguir os passos abaixo descritos aumenta as probabilidades de sucesso para o financiamento de soluções de mobilidade inovadoras adaptadas às necessidades rurais.

### Figura 32 Etapas principais para a preparação de uma proposta para um financiamento

Fonte: SMARTA-NET



### Figura 33 exemplo: Abrir caminho entre a gama de programas de financiamento da UE

#### Aprender com a prática: Abrir caminho entre a gama de programas de financiamento da UE

O **Kit de Ferramentas para a Ruralidade** é o guia completo para oportunidades de financiamento e apoio da UE para áreas rurais na União Europeia. Destina-se a ajudar as autoridades locais, instituições e partes interessadas, empresas e indivíduos a identificar e aproveitar os fundos, programas e outras iniciativas de financiamento e apoio existentes da UE, e a promover o desenvolvimento em territórios rurais.



Rural toolkit

Os utilizadores podem encontrar as oportunidades de financiamento da UE mais adequadas para apoiar os seus projetos e iniciativas específicas. Fornece informações abrangentes sobre subsídios, subvenções e programas que permitem o desenvolvimento e a revitalização de áreas e comunidades rurais.

O kit de ferramentas está acessível em: <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=en>

Outras ligações úteis para explorar as oportunidades de financiamento da UE são:

- Informação geral sobre o processo de candidatura - Comissão Europeia: [Link](#)
- Oportunidades de financiamento para organismos públicos - Comissão Europeia: [Link](#)
- Funding opportunities for public bodies - European Commission: [Link](#)
- Oportunidades de financiamento da UE para transportes públicos locais – UITP: [Link](#)

Embora a abordagem passo a passo delineada forneça um enquadramento genérico, são necessárias adaptações específicas para cada nível de financiamento.

- Para o financiamento da UE, as parcerias transnacionais e a adesão a diretrizes administrativas complexas são essenciais.

- O financiamento nacional, frequentemente enfatiza o alinhamento com as estratégias nacionais, exigindo que os candidatos demonstrem como os seus projetos abordam os objetivos nacionais de mobilidade.
- O financiamento regional normalmente requer uma colaboração estreita com as autoridades regionais e uma forte ênfase em atender às necessidades locais.

Ter acesso a um apoio é crucial para os municípios rurais que pretendem desenvolver propostas de financiamento bem-sucedidas. Vários recursos estão disponíveis para orientar este processo:

- Publicar um aviso à manifestação de interesse dedicado a especialistas externos/agências de consultoria para obter apoio para o desenvolvimento da proposta
- Contatar os Pontos de Contacto Nacionais/Regionais dos programas para esclarecimentos (administrativos ou técnicos)
- Contatar as Agências Nacionais que promovem a participação em programas de I&D da UE e que fornecem serviços de informação, educação e assistência<sup>20</sup>
- Participação em webinars e eventos informativos sobre os programas (da UE, nacionais ou regionais) (para estabelecer contactos com outros potenciais parceiros e obter mais informações sobre os concursos)
- Filiação às Associações (associações de autoridades locais, redes relevantes da UE<sup>21</sup>, etc.).

---

<sup>20</sup>A Comissão Europeia disponibiliza um portal web de Ajuda e Suporte, incluindo referências acerca dos Pontos de Contacto Nacionais (PCN) para vários Programas de Financiamento da UE: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027>. Também disponibiliza uma rede de PCN especificamente focada no Horizonte 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>Exemplos de tais redes são: as Redes de Aldeias Inteligentes (<https://www.smart-village-network.eu/>); a Rede POLIS (<https://www.polisnetwork.eu/>), Heritage Europe – a Associação Europeia de Cidades e Regiões Históricas (<https://www.historic-towns.org/>)

# CONCLUSÕES

Este documento de orientação foi concebido para capacitar os municípios com o conhecimento e as ferramentas necessárias para desenvolver e implementar soluções de mobilidade sustentáveis, inclusivas e integradas em zonas rurais.

Centrando-se na questão crítica do financiamento – particularmente relevante para iniciativas de mobilidade rural e mobilidade de apoio ao turismo rural – aborda uma barreira significativa: a falta de recursos e de conhecimentos específicos na obtenção de financiamento. Estes desafios muitas vezes impedem as comunidades rurais de criar serviços de mobilidade que respondam as suas necessidades específicas.

Através de uma abordagem faseada, o documento providencia aos municípios rurais e aos profissionais as ferramentas para percorrer as paisagens complexas do financiamento, avaliar as necessidades financeiras e preparar propostas de projetos convincentes. Desde a identificação dos desafios e dos ativos locais passando pela definição dos componentes essenciais do projeto, tendo em conta o alinhamento com os aspetos regulamentares e de mercado, o Guia visa promover a sustentabilidade a longo prazo dos serviços de mobilidade. Ao seguir esta metodologia estruturada, as comunidades rurais podem transformar os desafios da mobilidade em oportunidades de crescimento e conectividade.

É proposto um conjunto de recomendações e conclusões essenciais para ajudar a sintetizar alguns dos principais conselhos deste documento.

## Estabelecer objetivos claros e ao alcance dos interessados

- Indicadores e KPI bem definidos
- Procedimentos operacionais realísticos e detalhados
- Valência abrangente do projeto de mobilidade rural para além do objetivo do projeto
- Interligação direta entre objetivos e resultados específicos

## Iniciativas de base comunitária

- Abordagem ascendente, tendo em conta as necessidades e os desafios típicos das comunidades rurais
- Envolvimento ativo das comunidades locais (por exemplo, fóruns, clubes, etc.), representando distintos grupos com pré-requisitos e experiências diferentes.

## Abordagem multissetorial

- Parcerias com entidades relevantes e diferentes, incluindo políticos locais e líderes comunitários
- Garantir a cooperação entre diferentes grupos-alvo e profissionais

## Avaliações de custos

- Garantir finanças realistas e abrangentes
- Estimativas orçamentais precisas

Planeamento eficaz

- Avaliar e planear todos os recursos e atividades necessários
  - Recursos humanos
  - Competências técnicas
  - Competências em falta (equipas multidisciplinares)
- Networking
- Cronograma preciso

Contextos políticos e espaciais

- Compreensão do quadro político e das dinâmicas espaciais
- Alinhamento do projeto com objetivos políticos mais amplos e com as necessidades locais

## CONTATAR A UE

### Pessoalmente

Existem centenas de centros de informação Europe Direct em toda a União Europeia. Pode encontrar o endereço do centro mais próximo de si em: [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en)

### Por telefone ou por email

O Europe Direct é um serviço que responde às suas perguntas sobre a União Europeia. Pode contactar este serviço:

- através do número gratuito: 00 800 6 7 8 9 10 11 (algumas operadoras podem cobrar por estas chamadas),
- através do seguinte número standard: +32 22999696, ou
- por email através de: [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en)

## ENCONTRAR INFORMAÇÕES SOBRE A UE

### Online

As informações sobre a União Europeia em todas as línguas oficiais da UE estão disponíveis no sítio Web Europa em: [https://europa.eu/european-union/index\\_en](https://europa.eu/european-union/index_en)

### Publicações da UE

Pode descarregar ou encomendar publicações gratuitas e pagas da UE em: <https://publications.europa.eu/en/publications>. Podem ser obtidas várias cópias de publicações gratuitas contactando o Europe Direct ou o seu centro de informação local (consulte [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en))..

### Legislação da UE e documentos relacionados

Para aceder a informações jurídicas da UE, incluindo toda a legislação da UE desde 1952 em todas as versões linguísticas oficiais, consulte o EUR-Lex em: <http://eur-lex.europa.eu>

### Dados abertos da UE

O Portal de Dados Abertos da UE (<http://data.europa.eu/euodp/en>) fornece acesso a conjuntos de dados da UE. Os dados podem ser descarregados e reutilizados gratuitamente, para fins comerciais e não comerciais.



Serviço das Publicações  
da União Europeia

ISBN: 978-92-68-27223-7

doi: 10.2832/6491074