
Casos

de Marketing Público y No Lucrativo

Vol 9, pp: 155-163

casos-aimpn.org (ISSN 2530-3422)

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.7359094>

de Marketing Público e Não Lucrativo

UMA FORMA GIRA DE EMPREENDEDORISMO SOCIAL E INOVAÇÃO SOCIAL

Luísa Margarida Cagica Carvalho

Ellis Ossmane

Paulo Sérgio Ribeiro Bogas

Jordana Kneipp

Lucas Ávila

(Instituto Politécnico de Setúbal, Escola Superior de Ciências Empresariais, Portugal)

Bruna Costa Ward dos Santos

Catarina Alexandra Almeida Casquinha

Filipa Cristiana Tavares Gonçalves

Inês Isabel Baptista da Silva

João Francisco Neves Ferreira

Marta Candeias de Melo

Sandrina Beatriz Gonçalves Lopes

Resumo:

O Empreendedorismo Social e a Inovação Social são temáticas cada vez mais estudadas aos quais se vem reconhecendo o seu valor e importância para a Sociedade.

O caso pretende dar a conhecer o contributo que a EMEL, essencialmente com o seu projeto GIRA, tem para o Empreendedorismo Social e Inovação Social, através das suas iniciativas. Este projeto está inserido no setor da mobilidade elétrica e sustentável, sendo escolhido para mostrar a aplicabilidade dos conceitos temáticos mencionados. Destina-se a interessados nestes temas, para que tenham uma melhor reflexão e compreensão do que é de facto inovar ou empreender socialmente.

Abstract:

Social Entrepreneurship and Social Innovation are themes that are continuously being studied and their value and importance for Society is being recognized.

This case study aims to show the contribution that EMEL, essentially with its GIRA project, has for Social Entrepreneurship and Social Innovation, through its initiatives. This project is inserted in the sector of electric and sustainable mobility, being chosen to show the applicability of the mentioned thematic concepts. It is aimed at those interested in these subjects, so that they can have a better reflection and understanding of what social innovation or entrepreneurship actually is.

1. Introdução

Dada à constante evolução humana e tecnológica, surgem assim novas necessidades e desafios, que requerem novas soluções. Isto verifica-se nas mais distintas áreas, desde a área da medicina à área do entretenimento. Logicamente, o mesmo não é diferente no setor da mobilidade, onde a necessidade de mobilidade urbana progressivamente vai apresentando mais expressão no mundo moderno, sendo o mercado de transportes um dos que mais desafios enfrenta, seja, por exemplo, por questões climáticas ou populacionais. Contudo, alguns desses desafios poderão ser superados por meio da Inovação Social.

A Inovação Social, uma das principais temáticas que será abordada neste caso, diz respeito a novas ideias que vão de encontro a necessidades sociais, promovem a criação de relações sociais e formam novas colaborações (European Commission, 2021). Essas inovações podem ser bens, serviços ou modelos que atendem às necessidades não satisfeitas de forma mais eficaz (European Commission, 2021).

Posto isto, é de fácil compreensão que a Inovação Social se trata de um conceito bastante amplo que está na base de várias concepções, entre as quais o Empreendedorismo Social.

Embora exista uma tendência para associar esta área do empreendedorismo a Organizações sem fins lucrativos, isto nem sempre se sucede, já que também pode estar relacionado a empresas com fins lucrativos que visem uma missão social ou até mesmo a organizações híbridas (Prim, Kracik, Dandolini, & Franzoni, 2018).

Este conceito é fundamentado nos processos de visão criativa, liderança e desejo de conquista pela parte do empreendedor, mas visando sempre o objetivo final da mudança social (Prim, Kracik, Dandolini, & Franzoni, 2018). O Empreendedorismo Social faz uso da mentalidade, das ferramentas, dos processos e das técnicas de empreendedorismo no âmbito empresarial, mas de modo a alcançar-se uma missão ambiental e/ou social (Prim, Kracik, Dandolini, & Franzoni, 2018).

A estes conceitos e, tendo em conta as tendências recentes, relacionam-se quase que inevitavelmente aspetos relacionados à sustentabilidade e ao desenvolvimento sustentável, que serão também temas abordados no decorrer do desenvolvimento do caso.

Deste modo, o cerne deste caso é contribuir para uma compreensão sobre de que forma empresas de mobilidade contribuem positivamente para a Inovação e Empreendedorismo Social de uma sociedade. Neste caso específico, estudar-se-á estes conceitos subjacentes à empresa GIRA, pertencente à EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa.

A EMEL tem como principal objetivo a construção, exploração e manutenção de locais de estacionamento público, assim como a elaboração e promoção de estudos e projetos de parques de estacionamento, mobilidade e acessibilidade urbana, com o intuito de oferecer uma melhor qualidade de vida no Município de Lisboa (PME Sustentável, 2021).

Em simultâneo, a EMEL tem adotado diversas alternativas inovadoras que procuram tornar Lisboa “numa cidade com melhor qualidade de vida – mais sustentável, mais segura, mais acessível, mais saudável, mais inclusiva” (PME Sustentável, 2021). Entre essas medidas nasceram alguns serviços de mobilidade integrada, como as deslocações de bicicleta ou de transportes públicos e a implementação do projeto de Bicicletas Partilhadas GIRA (PME Sustentável, 2021), que iniciou a sua fase de teste a 21 de junho de 2017 e o seu lançamento oficial a 19 de setembro do mesmo ano.

Em termos de estrutura, seguindo-se desta breve introdução, o caso encontra-se dividido em três secções: a primeira, diz respeito ao desenvolvimento do caso onde consta uma breve apresentação da empresa e do setor onde está inserida, das temáticas teóricas e a aplicabilidade que a empresa dá a esses conceitos através das suas atividades e ações; a segunda secção, contempla um conjunto de questões, elaboradas com o intuito de levar os leitores a refletir (em anexo, será possível encontrar respostas que, enquanto autores, demos a estas questões); a terceira e última secção diz respeito a conclusões e reflexões finais.

2. Desenvolvimento do caso

2.1. Apresentação do Setor e da GIRA

A mobilidade elétrica é descrita como um setor que compreende todos os veículos de urbanos movidos por um motor elétrico e que obtêm a sua energia através da rede elétrica, ou seja, podem ser recarregados externamente (Mobil, Erneuerbar, 2021). Este termo também inclui veículos elétricos híbridos, que utilizam tecnologia de células de combustível de hidrogênio (Mobil, Erneuerbar, 2021).

O surgimento de projetos de mobilidade elétrica leva à conceção de redes de energia inteligentes, com a capacidade de fornecer energia para que estes veículos possam funcionar. O aperfeiçoamento destes veículos requer a melhoria da eficiência da rede, ao qual, estes esforços levam a uma grande redução das necessidades energéticas e das emissões de gás carbónico, algo que o mundo precisa que aconteça urgentemente (Techopedia, 2021).

Este setor, embora numa fase inicial, tem registado um grande crescimento, quer a nível mundial, quer no nosso país, relacionado sobretudo com as políticas de incentivo à compra e utilização de veículos elétricos (MOBIE, 2021). Deste modo, é um setor promissor no que toca ao desenvolvimento de novos modelos de negócio, tecnologias e comportamentos do consumidor, em concordância com as futuras perspetivas e tendências demográficas (Byrne & Pedro, 2016).

Como expectável, a GIRA é uma empresa cuja atuação se enquadra no setor da mobilidade elétrica. Fundada a 1 de setembro de 2010, originalmente com o nome *B'ina - Park Bike*, com o objetivo de tornar Lisboa uma cidade “mais acessível, menos poluída, com menos ruído e muito menos stress” (Gomes, 2018). O objetivo primordial da GIRA é atingir a disponibilização de 1410 bicicletas espalhadas ao longo de 140 estações (Bernardino, 2017). Atualmente, encontram-se disponíveis na rede 725 bicicletas, distribuídas por 101 estações, o que corresponde a 77% do número de bicicletas total que a empresa possui, 938 bicicletas (Ciclovias.pt, 2021). As restantes encontram-se, possivelmente, em manutenção.

Para utilizar os serviços da GIRA, basta aceder à sua aplicação, disponível para IOS e Android, onde qualquer indivíduo com idade superior a 18 anos pode acionar a utilização de uma bicicleta. Também é possível consultar a localização das estações, verificar as bicicletas disponíveis, desbloquear a escolhida e confirmar o final da viagem (GIRA - Bicicletas de Lisboa, 2021).

Existem diversos passes e tarifários disponíveis, de acordo com o dia a dia de cada utilizador, num intervalo de 2€, o passe diário, a 25€, o passe anual, ao qual estão descritos na Figura 68.

Figura 68. Passes e Tarifários.

25€ PASSE ANUAL Perfeito para residentes	15€ PASSE MENSAL Para uma utilização regular	2€* PASSE DIÁRIO 24h a viajar
<p>Valores de utilização do serviço:</p> <p>Viagens até 45 minutos: 0,10€ - bicicletas clássicas 0,20€ - bicicletas elétricas</p> <p>Custos por tempo excedido:</p> <p>Viagens de 45 a 90 minutos: Acresce 1€</p> <p>Viagens superiores a 90 minutos: Acrescem 2€ por cada período adicional de 45 minutos acima dos 90 min de viagem</p> <p>Exemplos: 2 Viagens de 44 minutos em bicicleta convencional: 0,10€ + 0,10€ = 0,20€ 1 Viagem de 91 minutos em bicicleta convencional: 0,10€ + 1€ + 2€ = 3,10€</p> <p>*Nota: Os primeiros 45 minutos de viagem são gratuitos conforme os Termos e Condições em vigor; não sendo aplicados os valores de 0,10€ e 0,20€ pela utilização do serviço.</p>	<p>Valores de utilização do serviço:</p> <p>Viagens até 45 minutos: 0,10€ - bicicletas clássicas 0,20€ - bicicletas elétricas</p> <p>Custos por tempo excedido:</p> <p>Viagens de 45 a 90 minutos: Acresce 1€</p> <p>Viagens superiores a 90 minutos: Acrescem 2€ por cada período adicional de 45 minutos acima dos 90 min de viagem</p> <p>Exemplos: 2 Viagens de 44 minutos em bicicleta elétrica: 0,20€ + 0,20€ = 0,40€ 1 Viagem de 91 minutos em bicicleta elétrica: 0,20€ + 1€ + 2€ = 3,20€</p> <p>*Nota: Os primeiros 45 minutos de viagem são gratuitos conforme os Termos e Condições em vigor; não sendo aplicados os valores de 0,10€ e 0,20€ pela utilização do serviço.</p>	<p>Valores de utilização do serviço:</p> <p>Viagens até 45 minutos: 0€ em bicicletas clássicas ou em bicicletas elétricas</p> <p>Custos por tempo excedido:</p> <p>Viagens de 45 a 90 minutos: Acresce 2€</p> <p>Viagens superiores a 90 minutos: Acrescem 2€ por cada período de 45 minutos acima dos 90 min de viagem</p> <p>Exemplos: 2 viagens de 44 minutos cada: 0€ + 0€ = 0€ 1 Viagem de 150 minutos: 0€ + 2€ + 2€ = 4€</p> <p>*Nota: O valor promocional de acesso ao Passe Diário é de 2€, não sendo aplicado o valor de 10€ previsto no tarifário para aquisição do Passe Diário conforme os Termos e Condições.</p>

Fonte: Retirado de GIRA – Bicicletas de Lisboa.

Figura 69. Sistema de Pontos.

É assim que podes GANHAR pontos:	É assim que podes UTILIZAR pontos:
<ol style="list-style-type: none"> 10 pontos por cada viagem realizada 100 pontos por cada vez que iniciares uma viagem numa estação com mais de 70% de docas ocupadas 100 pontos por cada vez que terminares uma viagem numa estação com menos de 30% das docas ocupadas 	<ol style="list-style-type: none"> Podes converter os pontos acumulados para descontar nas tarifas do segundo e seguintes períodos de utilização, tendo em conta que 500 pontos valem 1€. Deves converter estes pontos no período máximo de 2 minutos após o fim da tua viagem, utilizando a App Gira.

Fonte: Retirado de GIRA – Bicicletas de Lisboa.

As formas de pagamento deste serviço são o Multibanco e o *PayPal*, sendo que a aquisição do passe diário só pode ser realizada através de *PayPal*.

Ao utilizar o serviço da GIRA, os utilizadores conseguem também acumular pontos que posteriormente podem ser utilizados nas suas deslocações, como demonstrado na Figura 69.

2.1. Empreendedorismo Social e Inovação Social

No livro “Entrepreneurship and Social Innovation for Sustainability”, publicado em 2018, os autores Durán-Sánchez, Peris-Ortiz, Álvarez-García e del Río abordam o tema da inovação social em diversos contextos. Inclusive, relacionam-no com o conceito de empreendedorismo social, o que é bastante inovador, uma vez que, apesar destes dois conceitos terem cada vez mais destaque na Sociedade, existe pouca informação relativa à sua relação.

O Empreendedorismo Social surge do conceito de empreendedorismo e, apesar de recentemente ter sido estudado com maior frequência, ainda não existe consenso sobre um significado universal, dada a pluridisciplinaridade do termo, que envolve áreas diversas, como económica e social (Durán-Sánchez, Peris-Ortiz, Álvarez-García, & del Río-Rama, 2018).

Weerawardena e Sullivan Mort (2006) defendem a existência dessa estrutura multidimensional do Empreendedorismo Social, cujo principal objetivo é a criação de valor social. Neste seguimento, o Empreendedorismo acontece em função de atitudes comportamentais como a inovação, a proatividade e a gestão de riscos, e está diretamente dependente das interações com o ambiente, com o objetivo de alcançar um negócio sustentável e de cumprir uma dada missão social (Weerawardena & Mort, 2006). Por outro lado, abordagens mais recentes defendem que a principal motivação do empreendedor social é o lucro (Phillips, Lee, Ghobadian, O’Regan, & James, 2015).

Por sua vez, a Inovação Social pode ser definida como um produto ou processo, em estado novo, melhorado ou uma combinação de ambos, que tenha como objetivo primordial o bem-estar de pessoas individuais e comunidades (Sandri, Junior, Teixeira, & Pimentel, 2020).

Adams e Hess (2010), realçam o aumento da discussão em volta do tema em âmbito académico e político, tal como a sua consequente importância para a Sociedade. Algumas inovações podem ser incrementais do ponto de vista tecnológico, mas podem ter um impacto económico crucial (Negas, Carvalho, & de Sousa, 2020). Nesse seguimento, a Inovação Social não se rege apenas pela tecnologia ou pelo crescimento económico, mas sim pelo incentivo de se encontrarem soluções inovadoras para problemas sociais (Adams & Hess, 2010), partindo estas de uma inovação mais tecnológica ou não.

A estrutura de sistemas de Inovação e da Sociedade, podem potencialmente ser alteradas pela promoção das inovações sociais (Adams & Hess, 2010).

A Inovação Social e o Empreendedorismo Social são dois conceitos que se encontram relacionados, sendo que abordam igualmente o incentivo de melhorias para a Sociedade e a resolução dos seus problemas sociais. Contudo, há que ter atenção para que não se confundam, porque apesar das semelhanças ambos apresentam definições distintas (James A. Phills Jr., 2008).

Segundo um estudo realizado por Indira Bezerra-de-Sousa e Rivanda Teixeira, onde foram analisados diversos artigos e autores distintos que abordam estas temáticas, concluiu-se duas relações fundamentais entre ambos: o Empreendedorismo Social como um campo benéfico para gerar Inovação Social e o Empreendedorismo Social visto como um tipo de Inovação Social (Bezerra-de-Sousa & Teixeira, 2019).

Apesar destes dois conceitos serem vistos pelos autores como distintos, destacam ainda o Empreendedorismo Social como o tema fundamental para a origem da adoção de inovações sociais, assim como a otimização e conceção de valor social (Bezerra-de-Sousa & Teixeira, 2019). Com isto, surge o empreendedor social que é um indivíduo relevante na realização desta atividade, que incentiva outras partes

do processo, e por último contribui para a criação da cultura organizacional orientada no valor social e/ou ambiental, bem como a obtenção de consequências sociais positivas (Bezerra-de-Sousa & Teixeira, 2019).

Deste modo, e apesar das duas principais perspetivas de abordagem da relação destes conceitos, é possível compreender que existe uma relação direta que tem vindo progressivamente a crescer a nível de importância. Para vários autores, a Inovação Social e o Empreendedorismo Social são conceitos atualmente fundamentais ao desenvolvimento da Sociedade, ainda mais dadas as questões de sustentabilidade, que cada vez mais são tidas em consideração. Contudo, ainda existem algumas falhas de investigação e de análise da interligação destes dois temas (Bezerra-de-Sousa & Teixeira, 2019), dada à dificuldade de os compreender universalmente quando separados.

2.1. A GIRA a inovar e a emprender socialmente

Atualmente, nas grandes cidades, é cada vez mais comum a utilização de bicicletas, trotinetes e scooters elétricas, que podem pertencer a particulares ou a empresas enquadradas neste setor (Observador Lab, 2021). Estes novos meios de deslocação são uma ótima alternativa para deslocações em cidade, uma vez que permitem que as pessoas não percamos tempo no trânsito e não tenham que pagar parquímetros (Observador Lab, 2021). Além disso, trata-se de meios de transporte ecológicos, ao contrário dos tradicionais transportes públicos (Observador Lab, 2021).

Estas novas oportunidades de deslocação surgem essencialmente devido à constante inovação e evolução tecnológica, que se torna cada vez mais acentuada e adaptada aos problemas da Sociedade. A inovação tecnológica é, portanto, a solução para esta forma de mobilidade elétrica, limpa e sustentável, e é através desta que as empresas do setor conseguem disponibilizar este tipo de serviços ao consumidor (JN, 2021).

Neste âmbito, a Câmara Municipal de Lisboa, detentora da empresa GIRA, tem vindo a tomar um conjunto de medidas empreendedoras. Atualmente, pretende triplicar o seu orçamento na compra de bicicletas, passando de 350 mil para 650 mil euros (Nunes, 2021). Além disso, existirão apoios à compra de bicicletas, direcionados a particulares e a empresas, que vão até 350 euros por unidade, com a comparticipação de até metade do preço (Nunes, 2021). No âmbito deste programa, os particulares têm direito somente a uma candidatura e as empresas têm um máximo de quatro ajudas (Nunes, 2021).

Estudos efetuados pela EMEL demonstram ainda que os picos diários de utilização do seu serviço de bicicletas partilhadas, GIRA, correspondem às horas de saída da escola e do trabalho e às horas de almoço pelo que, a partir de 2022, como forma de incentivar a população residente a utilizar este serviço, a Câmara Municipal de Lisboa vai incluí-lo no passe Navegante (Dinheiro Vivo, 2021).

Assim, através destes apoios, o Estado pretende que até 2030, Portugal se equipare à média europeia e atinja uma percentagem de 7,5% de pessoas a deslocar-se de bicicleta, fazendo face aos atuais 0,5% (Observador Lab, 2021).

A EMEL pretende contribuir para esse objetivo, através dos seus valores centrais de inclusão e sustentabilidade. No final de 2019, a empresa assinou o Pacto de Mobilidade Empresarial, justamente com a finalidade de contribuir para uma Lisboa cada vez mais sustentável promovendo a mobilidade pedonal na cidade (EMEL, 2020).

Deste modo, a atuação da empresa vai igualmente de encontro ao 11º objetivo de desenvolvimento sustentável fixado pela ONU, “Cidades e Comunidades sustentáveis”. No qual consta a disponibilização ao acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis e sustentáveis, melhorando a segurança rodoviária (Nações Unidas, 2021).

Em 2015, a ONU enumerou um conjunto de 17 objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS) nas mais diversas áreas, ambientais, económicas e sociais, que pretendem que sejam alcançados até ao ano de 2030 (Nações Unidas, 2021). Têm como base as conclusões e aprendizagens retiradas dos 8 Objetivos de Desenvolvimento do Milénio (ODM), estabelecidos em 2000 (Nações Unidas, 2021).

A pandemia também impactou positivamente para o alcance deste objetivo. De acordo com um estudo realizado pelo Instituto Superior Técnico, relativo à cidade de Lisboa, a utilização de bicicletas subiu 25% e as ciclovias têm crescido exponencialmente, estimando-se que sejam ultrapassados os 200km até ao final do ano (JN, 2021).

Esta nova forma de deslocação adotada pelos portugueses contribui não só para a melhoria da movimentação em cidade, mas também favoravelmente para o ambiente, já que a utilização deste tipo de transportes tem um impacto ambiental reduzido. A preocupação com as alterações climáticas é visivelmente crescente não só entre a população, mas também entre governos.

Recentemente, realizou-se a COP26¹ onde, entre diversos temas, a mobilidade elétrica foi debatida. Isto porque, uma das áreas que mais contribui para as emissões de gases de efeito de estufa, assim como para de outros conjuntos de gases tóxicos emissores de partículas prejudiciais à saúde humana, é a dos transportes, sejam estes rodoviários, aéreos ou marítimos, uma vez que utilizam combustíveis fósseis (Nascimento M. , 2021).

Com isto, é notório a relevância das novas formas de transporte às quais a EMEL, com o projeto GIRA contribuiu positivamente. Tratando-se assim, sem dúvida, de um projeto inovador e empreendedor que veio dar resposta a mais do que aquilo a que se propôs.

3. Questões para discussão

De modo a fomentar o pensamento crítico dos possíveis leitores, bem como a entusiasamá-los a aprofundarem o conteúdo do presente caso, os autores deixam ainda três breves questões para reflexão. Posteriormente, serão dadas possíveis respostas na ótica dos autores a cada uma das mesmas.

Questão 1. De que forma considera que empresas como a GIRA, de serviços de mobilidade partilhada, irão impactar a compra deste tipo de meios transportes a título pessoal?

Questão 2. Além da implementação de bicicletas elétricas, que outros incentivos estatais poderão contribuir para a inovação social na cidade de Lisboa?

Questão 3. Que outras formas de empreendedorismo social e/ou inovação social aplicadas na cidade de Lisboa, poderiam contribuir para o alcance das metas do 11º objetivo da ONU?

4. Conclusões

O presente caso procurou abordar a temática do Empreendedorismo Social e da Inovação Social, não só como conceitos individuais, mas também como dois aspetos interligados. Procurou-se assim, demonstrar a aplicabilidade dos mesmos num contexto prático, isto é, explorados por uma dada Organização.

Dada a sua extensão e o seu peso atual, são temáticas que podem ser atendidas pelas mais diversas áreas socioeconómicas. Deste modo, as informações apresentadas contribuem para que o leitor consiga ter essa perceção e reflita sobre o tema, assim como despertá-lo para as ações desenvolvidas pelas diversas empresas que o rodeiam diariamente, ao qual este pode ter um contacto direto, sendo seu cliente, ou mais indireto, sabendo da sua existência sem ser cliente.

O setor da mobilidade, destaca-se aqui pelas suas reinvenções mais recentes e constantes, demonstrando-se assim um grande contribuidor, combatendo desigualdades e melhorando significativamente a Sociedade como um todo.

Neste sentido, uma das questões que achámos importante debater, após o desenvolvimento deste caso, foi até que ponto a utilização deste tipo de serviços tem influência na predisposição dos indivíduos para adquirirem, a título pessoal, estes meios de transporte.

¹ Acrónimo para “Conferência das Partes”, surge da Convenção-Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas e trata-se de uma Conferência sobre o Ambiente e o Desenvolvimento, sendo as partes, os governos nacionais

Outra questão importante ao leitor, é que este compreenda de que forma o Estado contribui ou pode contribuir para a Inovação Social através de medidas ou incentivos. Além disso, as autarquias também podem, a nível individual, estipular as suas próprias medidas, como acontece essencialmente nas grandes cidades, como Lisboa. Estar atento a esse tipo de questões contribuiu para a sua formação enquanto cidadão e consciencializa-o na hora de exercer o direito ao voto, para que escolha partidos eleitorais que, através das suas medidas, contribuam de alguma forma para a Inovação Social.

Certamente que um leitor lisboeta irá saber o que é a EMEL ou pelo menos ter contacto com algum dos seus serviços ou projetos, seja por utilizar ou conhecer. Contudo, talvez não esteja desperto para compreender o panorama mais alargado que estes trazem à Sociedade. Essa falta de visionismo pode gerar menos impacto à utilização dos serviços que já se encontram disponíveis e que satisfazem certas necessidades.

É da opinião dos autores que a EMEL continue a investir em projetos como a GIRA, pelos benefícios que trazem associados. Contudo, certas questões poderão ser revistas ou melhoradas para otimizar o seu potencial. Por exemplo, os preços praticados poderão não estar, de momento, totalmente adequados, não contribuindo para eliminar certas desigualdades populacionais, nomeadamente relacionadas aos rendimentos. Ainda assim, é de referir que já estão a ser tomadas algumas medidas nesse sentido, de forma a minimizar o custo ao cliente na utilização dos seus serviços, como a inclusão do serviço no passe Navegante. Essa ação constitui de certa forma outra inovação pela parte da Organização, já que promove a interligação entre transportes.

Outra sugestão recai sobre o alargamento da sua oferta, como acrescentando trotinetes aos seus serviços ou até mesmo outros tipos de transporte que sendo sustentáveis seriam também inclusivos a um maior leque populacional, como população mais debilitada ou menos familiarizada com as tecnologias. Neste último caso, através da disponibilização, por exemplo, do aluguer de bicicletas a terceiros pela aplicação ou outro sistema de desbloqueio que fosse mais simples para utilizadores menos familiarizados com tecnologia.

Apesar das propostas de melhoria apresentadas, é inegável reconhecer o contributo da EMEL e do seu projeto para a cidade de Lisboa, que até deveria ser expandido para outras zonas do território nacional, já que traz consigo um conjunto de benefícios ambientais e sociais.

Por fim, uma última questão pertinente que foi dada para reflexão vai de certa forma de encontro com a empresa e como as suas novas iniciativas podem contribuir beneficentemente para as metas estabelecidas pela ONU, no seu décimo primeiro objetivo.

Conclui-se que, de modo geral, o caso desenvolvido é desafiador e permite uma reflexão didática sobre as atividades de Empreendedorismo Social e Inovação Social, e ainda a forma como as empresas do setor da mobilidade elétrica podem atuar nesse sentido.

Bibliografia

- Adams, D., & Hess, M. (1 de Dezembro de 2010). Social innovation and why it has policy significance. *The Economic and Labour Relations Review*, págs. 139-156.
- Bernardino, A. L. (21 de novembro de 2017). *Saber Viver*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de Gira: arrancou oficialmente o sistema de bike sharing em Lisboa: <https://www.saberviver.pt/bem-estar/viagens-e-lazer/gira-arrancou-sistema-bike-sharing/>
- Bezerra-de-Sousa, I. G., & Teixeira, R. M. (07 de Novembro de 2019). RELAÇÕES CONCEITUAIS ENTRE EMPREENDEDORISMO SOCIAL E INOVAÇÃO SOCIAL. *Pensamento Contemporâneo em Administração*, págs. 81-99.
- Byrne, C., & Pedro, P. (2016). *Vencer o desafio da mobilidade elétrica em Portugal*. Plataforma para o Crescimento Sustentável.
- Ciclovias.pt. (07 de novembro de 2021). *Ciclovias.pt - Estatísticas Gira*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de Ciclovias.pt: <https://www.ciclovias.pt/gira/>
- Comission, E. (06 de November de 2021). *Social Innovation*. Obtenido de European Comission: https://ec.europa.eu/growth/industry/strategy/innovation/social_en

- Dinheiro Vivo. (18 de Setembro de 2021). *Bicicletas Gira vão passar a integrar o passe Navegante em 2022*. Obtenido de Dinheiro Vivo: <https://www.dinheirovivo.pt/economia/bicicletas-gira-vaopassar-a-integrar-o-passe-navegante-em-2022-14134767.html>
- Durán-Sánchez, A., Peris-Ortiz, M., Álvarez-García, J., & del Río-Rama, M. d. (June de 2018). Entrepreneurship and Social Innovation for Sustainability. Bibliometric Analysis. *Strategies and Best Practices in Social Innovation*.
- EMEL. (30 de Dezembro de 2020). *EMEL faz o balanço do seu contributo em 2020 para uma cidade ambientalmente sustentável*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de EMEL: <https://www.emel.pt/pt/comunicados-de-imprensa/emel-faz-o-balanco-do-seu-contributo-em-2020-para-uma-cidade-ambientalmente-sustentavel/>
- EMEL. (2021). *Mais Mobilidade*. Obtenido de EMEL: <https://www.emel.pt/pt/>
- EMEL. (19 de novembro de 2021). *Projectos*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de EMEL: <https://www.emel.pt/pt/projectos/>
- EMEL. (19 de novembro de 2021). *RESTART*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de EMEL: <https://www.emel.pt/pt/projectos/restart/>
- EMEL. (19 de novembro de 2021). *SHARING CITIES*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de EMEL: <https://www.emel.pt/pt/projectos/sharing-cities/>
- Ferreira, B. (02 de novembro de 2021). *Moedas promete menos impostos, transportes gratuitos e auditoria ao urbanismo*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de Observador: <https://observador.pt/2021/11/02/carlos-moedas-diz-que-vai-estudar-todas-as-ciclovias-de-lisboa-e-mudar-a-localizacao-de-algumas-o-que- quero-e-que-sejam-seguras/>
- GIRA - Bicicletas de Lisboa. (07 de novembro de 2021). *PERGUNTAS FREQUENTES - GIRA - Bicicletas de Lisboa*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de GIRA - Bicicletas de Lisboa: <https://www.gira-bicicletasdelisboa.pt/perguntas-frequentes/>
- Gomes, J. D. (14 de junho de 2018). *A mobilidade sustentável em Lisboa é Gira!* Recuperado el 19 de novembro de 2021, de Jovens Repórteres para o Ambiente: <https://jra.abae.pt/plataforma/fotografia/a-mobilidade-sustentavel-em-lisboa-e-gira-2/>
- James A. Phills Jr., K. D. (2008). Rediscovering Social Innovation. *Stanford Social Innovation Review*, págs. 34-43.
- JN. (19 de Outubro de 2021). *A cimeira da mobilidade convida-nos a mudar já amanhã*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de Jornal de Notícias (JN): <https://www.jn.pt/economia/a-cimeira-da-mobilidade-convida-nos-a-mudar-ja-amanha-14235522.html>
- JN. (18 de outubro de 2021). *Moedas promete menos impostos, transportes gratuitos e auditoria ao urbanismo*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de JN: <https://www.jn.pt/local/noticias/lisboa/lisboa/moedas-promete-menos-impostos-transportes-gratuitos-e-auditoria-ao-urbanismo-14232805.htm>
- JN. (18 de outubro de 2021). *Moedas promete menos impostos, transportes gratuitos e auditoria ao urbanismo*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de JN: <https://www.jn.pt/local/noticias/lisboa/lisboa/moedas-promete-menos-impostos-transportes-gratuitos-e-auditoria-ao-urbanismo-14232805.html>
- Lisboa Inteligente. (19 de novembro de 2021). *Alfa-Ama Smart Sustainable District*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de Lisboa Inteligente: <https://lisboainteligente.cm-lisboa.pt/lxi-iniciativas/alfa-ama-smart-sustainable-district/>
- Lisboa Inteligente. (19 de novembro de 2021). *Lisboa Cidade de Todas as Idades - Teleassistência*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de Lisboa Inteligente: <https://lisboainteligente.cm-lisboa.pt/lxi-iniciativas/lisboa-cidade-de-todas-as-idades-teleassistencia/>
- MOBI.E. (07 de novembro de 2021). *Apoio do Estado às tarifas de acesso às redes aplicáveis à mobilidade elétrica*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de MOBI.E: <https://www.mobie.pt/pt/-/apoio-do-estado-%C3%A0s-tarifas-de-acesso-%C3%A0s-redes-aplic%C3%A1veis-%C3%A0-mobilidade-el%C3%A9trica%C2%A0>
- Mobil, Erneuerbar. (07 de novembro de 2021). *What is electric mobility? What types of vehicles does it include?* Recuperado el 19 de novembro de 2021, de Erneuerbar Mobil: <https://www.erneuerbar-mobil.de/en/node/970>
- Nações Unidas. (2021). *Objetivo 11: Cidades e comunidades sustentáveis*. Obtenido de Nações Unidas: <https://unric.org/pt/objetivo-11-cidades-e-comunidades-sustentaveis-2/>

- Nações Unidas. (2021). *Objetivos de Desenvolvimento Sustentável*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de Nações Unidas: <https://unric.org/pt/Objetivos-de-Desenvolvimento-Sustentavel/>
- Nascimento, M. (12 de novembro de 2021). *A COP26 e a Mobilidade Elétrica*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de UVE: <https://www.uve.pt/page/blueauto-10-2020-cop26-mobilidade-eletrica/>
- Negas, M. C., Carvalho, L. C., & de Sousa, I. D. (2020). *Inovação e Tecnologia: Uma Visão Multidisciplinar*. Lisboa: Edições Sílabo, Lda.
- Nunes, D. F. (02 de Março de 2021). *Estado reforça apoios à compra de bicicletas*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de Dinheiro Vivo: <https://www.dinheirovivo.pt/economia/estado-reforca-apoios-a-compra-de-bicicletas--13406963.html>
- Observador Lab. (08 de Abril de 2021). *A mobilidade elétrica veio (mesmo) para ficar*. Recuperado el 19 de novembro de 2021, de Observador: <https://observador.pt/2021/04/08/a-mobilidade-eletrica-veio-mesmo-para-ficar/>
- Phillips, W., Lee, H., Ghobadian, A., O'Regan, N., & James, P. (2015). Social Innovation and Social Entrepreneurship: A Systematic Review. *Group & Organization Management 2015, Vol. 40(3)*, págs. 428–461.
- PME Sustentável. (07 de novembro de 2021). *Emel a transformar lisboa numa cidade mais sustentável, acessível e inclusiva*. Obtenido de PME Sustentável: <https://pmesustentavel.apee.pt/index.php/recursos/conhecer-boas-praticas/10-boas-praticas/46-emel-a-transformar-lisboa-numa-cidade-mais-sustentavel-acessivel-e-inclusiva>
- Prim, M. A., Kracik, M. S., Dandolini, G. A., & Franzoni, A. B. (2018). *INOVAÇÃO E EMPREENDEDORISMO SOCIAL: O PODER TRANSFORMADOR*. Guadalajara: VIII Congreso Internacional de Conocimiento e Innovación.
- Rodrigues, J. (21 de janeiro de 2019). *MOBILIDADE PARTILHADA E AUTÓNOMA: COMODIDADE DO FUTURO*. Obtenido de Multisector innovation consulting: <https://multisector.pt/2019/01/21/mobilidade-partilhada-e-autonoma-comodidade-do-futuro/>
- Sandri, E., Junior, I. C., Teixeira, R. M., & Pimentel, P. C. (Janeiro de 2020). *EMPREENDEDORISMO SOCIAL E INOVAÇÃO SOCIAL: UMA ANÁLISE BIBLIOMÉTRICA*. *Anais XI EGEPE*, págs. 1-16.
- Techopedia. (07 de novembro de 2021). *What is Electro Mobility (E-Mobility)?* Recuperado el 19 de novembro de 2021, de Techopedia: <https://www.techopedia.com/definition/30913/electro-mobility-e-mobility>
- trabalhador.pt. (19 de novembro de 2021). *Bicicletas elétricas: quais as vantagens e como escolher?* Obtenido de trabalhador.pt: <https://trabalhador.pt/bicicletas-eletricas-quais-as-vantagens-e-como-escolher/>
- Venâncio, P. (2020). Integração modal é tendência no futuro da mobilidade partilhada. *Transportes em revista*, 10-14.
- Weerawardena, J., & Mort, G. S. (2006). Investigating social entrepreneurship: A multidimensional model. *Journal of World Business 41*, págs. 21-35.