

E TIMPUL SĂ
RE
CONSIDERĂM
MOBILITATEA
RURALĂ



ACEST PROIECT ESTE FINANȚAT
DE CĂTRE UNIUNEA EUROPEANĂ



SMARTA

*Mobilitate partajată durabilă și interconectată
cu transportul public în zonele rurale din Europa
(dezvoltarea conceptului de „zone de transport rural inteligent” [SMARTA])*

Reconsiderarea mobilității rurale

Autori:

The SMARTA Consortium

*MemEx (coordonator de proiect), Vectos GmbH, The University Court of the
University of Aberdeen, Transport & Mobility Leuven și European Integrated Projects*

Traducere în limba română:

Doina Dumitrescu, Iolanda Moldoveanu, Teodora Stoica, Lucian Zagan (EIP)

Editare și design:

European Integrated Projects (EIP)

Pagina web a proiectului SMARTA:

www.ruralsharedmobility.eu



Informațiile și punctele de vedere exprimate în acest document aparțin autorilor și nu reflectă neapărat opinia oficială a Comisiei Europene. Comisia nu garantează acuratețea datelor incluse în această lucrare. Comisia sau orice persoană care acționează în numele acesteia nu pot fi trase la răspundere pentru felul în care ar putea fi folosite informațiile prezentate în documentul de față.

Reconsiderarea mobilității rurale

Mobilitate partajată durabilă și interconectată
cu transportul public în zonele rurale din Europa
(dezvoltarea conceptului de „zone de transport rural inteligent” [SMARTA])



Acest proiect este finanțat
de către Uniunea Europeană



În ultimii 20 ani, sectorul transportului și mobilității rurale a experimentat un cerc vicios – zonele rurale își pierd atractivitatea și se confruntă cu probleme precum îmbătrânirea populației și reducerea cererii de transport, fapt ce a condus la un declin al serviciilor de transport public. Acest lucru afectează atât calitatea, cât și accesibilitatea serviciilor de transport public, făcându-le astfel mai puțin atractive pentru noii locuitori. Poate fi acest cerc vicios întrerupt sau transformat într-un proces benefic?

Acestea sunt provocările pe care **SMARTA** își dorește să le adreseze. **SMARTA: Mobilitate partajată durabilă și interconectată cu transportul public în zonele rurale din Europa** reprezintă una din cele mai interesante inițiative în ceea ce privește mobilitatea rurală și este promovată de către Parlamentul European. Scopul acestei inițiative este acela de a înțelege relevanța actuală și a potențialul serviciilor de mobilitate partajate și la cerere, precum și integrarea acestora în serviciile de transport public din zonele rurale din Europa.

Rezultatele cercetării desfășurate în cadrul SMARTA oferă o colecție de informații empirice cu privire la transportul rural în cele 28 de state membre UE și o idee despre soluțiile de succes, incluzând aspecte ce țin de context local, obiective, abordare, provocări întâlnite, situația actuală și chestiuni cu privire la transferabilitate. Descoperirile principale ale cercetării asupra situației curente sunt descrise în rapoartele concise dedicate fiecărei țări: responsabilitățile administrative în definirea serviciilor de mobilitate rurală, în ce măsură există politici publice dedicate mobilității rurale, cum se desfășoară operațional serviciile de mobilitate rurală.

O serie de recomandări care adresează diferitele niveluri administrative și de politici publice din statele membre a rezultat în urma acestei cercetări. Este Timpul să acționăm și să oferim zonelor rurale – „plămânii orașelor” – atenția justificată și care s-a lăsat așteptată de care au nevoie.

SMARTA a inițiat o analiză în profunzime a cadrului de operare a serviciilor de mobilitate rurală în cele 28 de țări membre ale UE, precum și în câteva țări din afara acesteia. Rezultatele au fost prezentate într-un set de fișe informative de țară ([Insight Papers](#)) ce descriu cadrul național specific cu privire la mobilitatea rurală (politici, reglementări, resurse, strategii etc.). Până în acest moment, o analiză cuprinzătoare cu privire la mobilitatea rurală care să includă toate statele membre ale UE nu a mai fost realizată (cu toate că unele statele membre au fost studiate individual în cadrul altor proiecte). Fie numai și aceasta indică un nivel redus de priorizare a mobilității rurale, lucru pe care SMARTA își propune să îl depășească.

SMARTA a identificat, de asemenea, o serie de bune practici cu privire la mobilitatea rurală ([Good Practices](#)), care nu se referă doar la transportul public convențional, ci includ și soluții inovatoare de transport bazate pe scheme de mobilitate partajată pentru rezidenții din zonele rurale.



În țările europene, populația tinde să fie concentrată în zone compacte în jurul orașelor mai mici sau mai mari, zonele întinse din afara acestora fiind mult mai puțin populate¹. Cu toate acestea, mai mult de un sfert din populația UE-28, reprezentând aproximativ 140 de milioane de oameni, trăiește în zone rurale și non-urbane². În total, 75% din teritoriul UE este clasificat ca fiind rural, iar restul de 25% clasificat ca fiind urban conține, de asemenea, multe zone dispersate în zona de influență a orașelor și așezări rurale³. Deși zonele rurale din Europa sunt de tipologii diverse - caracterizate de mediul natural specific, resurse și morfologia așezărilor -, acestea prezintă o serie de aspecte și provocări similare. Numărul redus de oportunități pentru locuri de muncă sau pentru afaceri, deficitul de servicii și migrația din mediul rural în mediul urban pot fi parte dintr-un „ciclu al declinului” care face zonele rurale captive unor condiții de involuție.



Ciclu declinului pentru zonele rurale
Sursa: ENRD, „Smart Villages”, EU Rural Review, 26 (2018), p. 8.

Privind în urmă, în special în ceea ce privește unele dintre țările din vestul sau sudul Europei (de exemplu, Grecia, Croația, Irlanda, Italia), depopularea rurală și emigrarea reprezintă un trend comun de foarte multă vreme. În unele cazuri, această tendă se manifestă de la sfârșitul secolului al XIX-lea, cu cicluri de stabilizare și apoi noi perioade de scădere a populației în secolul al XX-lea. Privind înspre viitor, se estimează că declinul populației rurale va continua în anii următori. Previzunile ONU privind populația estimează că în 2050 doar 16,3% din populația europeană va locui în zone rurale (valoarea actuală fiind de 27%), în timp ce restul de 83,7% va locui în zone urbane.

Este important să înțelegem dacă acesta este un efect natural, optim și inevitabil; sau dacă este un efect care poate fi evitat și care este rezultatul neglijării zonelor rurale. Există o urgență să apreciem dacă vom continua să nu investim în zonele rurale ale Europei, acceptând astfel ideea că acestea sunt în stadiu terminal, sau dacă Europa rurală va avea un viitor pozitiv, poate diferit de trecutul său, care necesită politici coerente și investiții continue. Indiferent de ceea ce rezervă viitorul pentru Europa rurală, există o necesitate stringentă ca oamenii să se deplaseze cu ușurință și comunitățile să fie bine conectate. Acesta este domeniul „mobilității rurale”.

MESAJ CHEIE

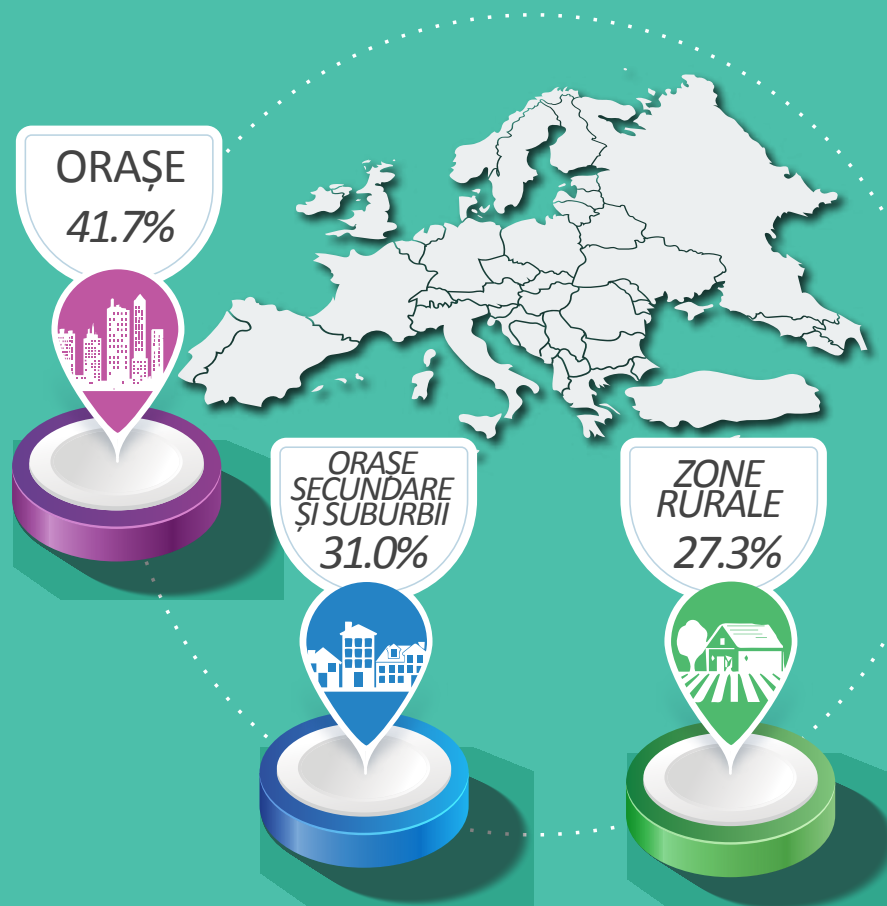
SMARTA reprezintă o oportunitate foarte interesantă de a conceptualiza, identifica și testa „servicii de transport inteligente” în zonele rurale.

¹ ONU, 2018 Revision of World Urbanization Prospects; disponibil online: <https://population.un.org/wup/>, accesat în iunie 2019.

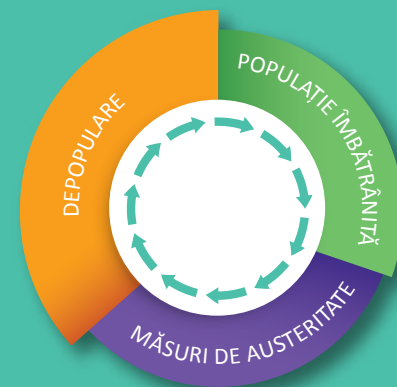
² https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Statistics_on_rural_areas_in_the_EU#Main_statistical_findings.

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

În prezent, depopularea și migrația reprezintă provocări comune cu care se confruntă majoritatea zonelor rurale din Europa. Studenți, tineri angajați și familii cu copii s-au mutat din satele îndepărtate în centrele urbane, în căutarea de oportunități de muncă, precum și de servicii accesibile și la îndemână. Creșterea trendurilor de migrație rural-urban nu numai că reduce populația rurală, ci și accentuează procentul populației în curs de îmbătrânire care trăiește în mediul rural.



Distribuția populației (%) în funcție de gradul de urbanizare, UE-28 Sursa: Eurostat 2017



Provocări sociale și economice suplimentare apar sau sunt consolidate pe măsură ce comunitățile rurale se micșorează și îmbătrânesc: oportunități locale pentru locuri de muncă și afaceri limitate, diminuarea serviciilor sociale de bază și a accesibilității conexe, risc crescut de sărăcie și excluziune socială. Prin urmare, accesibilitatea și serviciile de mobilitate sunt principalele probleme care necesită rezolvare în încercarea de a inversa aceste trenduri negative și pentru a răspunde nevoilor comunității. Prin comparație, sectorul politicilor de transport s-a concentrat în ultimii 20 de ani în principal pe zonele urbane și metropolitane. În același timp, efortul de a înțelege cum pot fi abordate în mod corespunzător nevoile de mobilitate rurală și cum pot fi furnizate sau îmbunătățite serviciile de transport pentru cei care locuiesc în teritorii rurale a fost relativ limitat.

Drept urmare, opțiunile de mobilitate în zonele rurale sunt foarte limitate în prezent prin comparație cu cele existente în zonele urbane. Zonele urbane beneficiază de rețele extinse de transport public, de facilități bine dezvoltate pentru modurile active și de politici publice și cadre instituționale și financiare pentru a asigura mobilitatea și a optimiza sustenabilitatea acestora. Într-o bună măsură, toate acestea lipsesc în zonele rurale, în primul rând pentru că populația și activitățile sunt cu o densitate mai scăzută, iar soluțiile de mobilitate care funcționează în zonele urbane sunt adesea inaccesibile financiar sau inadecvate pentru zonele rurale din diverse motive (de la considerente economice la aspecte organizaționale și operaționale).

„Mobilitatea” poate fi definită drept capacitatea de deplasare dintr-un loc în altul, indiferent de motiv și indiferent de mijlocul de transport. Libertatea de deplasare este o necesitate de bază⁴: toată lumea ar trebui să beneficieze de acces rapid la muncă, școală, servicii de sănătate sau în locuri de petrecere a timpului liber. Mobilitatea nu doar că trebuie să asigure oportunități economice și sociale egale pentru toți oamenii, ci și incluziune socială și acces la alte elemente care asigură o calitate bună a vieții. Mobilitatea poate fi, prin urmare, considerată ca acel strat „orizontal” care permite nu numai ajungerea în anumite locuri, ci și asigurarea aceluiași oportunități economice și de muncă pentru toți oamenii, dincolo de incluziune socială și o calitate mai bună a vieții. În zonele rurale, este dificilă furnizarea serviciilor de transport public bine adaptate nevoilor de mobilitate ale diferitelor grupuri de utilizatori, cu puncte de plecare și de sosire dispersate teritorial. Astfel de servicii rurale sunt de obicei rezultatul unei puneri în balanță a sustenabilității financiare, precum și a necesității de a acoperi conexiunile principale (mai utilizate) și a orelor cu cerere redusă. Cererea de mobilitate foarte dispersată teritorial și variată și numărul redus de pasageri duc, prin urmare, la costuri operaționale ridicate pentru

serviciile de transport și la o nevoie crescută de subvenții. În multe țări din UE, baza de subvenții pentru serviciile rurale a fost redusă în ultimii ani, ca parte a obiectivului administrațiilor centrale de a reduce cheltuielile publice. Disponibilitatea limitată a serviciilor de transport este un factor care contribuie la creșterea dependenței de automobil a populației din zonele rurale. Locuitorii care își permit să dețină o mașină o folosesc pentru majoritatea sau pentru toate nevoile de deplasare, timp în care cei ce nu-și permit o mașină personală sunt fie captivi, cu posibilități reduse de a contribui activ în societate, fie depind în totalitate de cei care dețin o mașină pentru a fi duși unde au nevoie. Acest lucru este în mod evident incompatibil cu politicile care urmăresc dezvoltarea și revitalizarea zonelor rurale, îmbunătățirea oportunităților și reducerea ratei de excluziune socială. Pe de o parte, aceste moduri de deplasare sunt în mod inerent ineficiente în ceea ce privește consumul de combustibil și emisiile. Pe de altă parte, atunci când numărul mare de autoturisme din zonele rurale converg spre orașe, acestea contribuie la congestia rețelei urbane de străzi, ducând la și mai multă ineficiență, emisii, întârziere și pierderi economice.

Prin urmare, este timpul să regândim nu numai politicile de transport pentru zonele rurale, ci să și definim noi abordări și scheme de servicii pentru posibile soluții de transport, bazate pe potențialul noilor dispozitive TIC și a instrumentelor IT.

În acest context, mobilitatea partajată ar putea fi o parte esențială a soluțiilor de transport care urmează să facă față provocărilor și nevoilor generate de mobilitatea rurală, atât prin gruparea mai eficientă a călătorilor, cât și prin îmbunătățirea accesibilității pentru diferite grupuri de utilizatori. Mobilitatea partajată se referă în general la moduri și servicii altele decât cele aferente transportului public convențional, bazat pe rute fixe și operat de autobuze. Acest concept crește cererea pentru transport receptiv, taxiuri partajate, carpooling (utilizarea mașinii personale în condițiile partajării rutei cu alți călători), carsharing (folosirea partajată a unei mașini alternativ de către mai mulți utilizatori), scheme bazate pe organizarea comunitară / pe voluntariat etc.

Serviciile de mobilitate partajată includ atât serviciile de mobilitate în sine, cât și serviciile suport, cum ar fi sistemele de informații pentru călători, de rezervări, plăți, precum și gestionarea operațiunilor.

⁴ Laurie Pickup et al., MIND-SETS: A New Vision on European Mobility (raport elaborat în cadrul proiectului MIND-SETS), 2015, p. 12; disponibil online: www.mind-sets.eu/wordpress/wp-content/uploads/2015/11/D2.1.a_final.pdf.

În prezent, în aproape toate țările UE-28, soluțiile de mobilitate partajată nu reprezintă alternative competitive semnificative la mașina privată. Soluțiile comunitare cu implicarea unor șoferi voluntari ar putea constitui opțiuni sustenabile și avantajoase financiar pentru satele cu densitate redusă a populației și îndepărtate, deși inițiative implementate pe scară largă există aparent doar în Franța și Germania. Serviciile de transport adaptabile la cerere (Demand-Responsive Transport / DRT) ar putea constitui un răspuns parțial la provocările cererii de mobilitate în zonele rurale. Cu toate acestea, integrarea deplină între rețeaua de transport public și DRT / alte servicii de mobilitate partajată (acolo unde acestea există) este observată doar în câteva țări, cum ar fi Austria, Danemarca și Olanda. Integrarea serviciilor, atât cea digitală, folosind aplicații de planificarea călătoriilor și de plată, cât și cea fizică, prin asigurarea existenței unor hub-uri de transfer adecvate, este rămasă în urmă în zonele rurale, deși există excepții notabile.

MESAJ CHEIE

Mobilitatea partajată este o componentă esențială în furnizarea de servicii de transport rural adaptate nevoilor utilizatorilor.

Cum se încadrează SMARTA în contextul rural actual

La inițiativa Parlamentului European, SMARTA își propune să (i) înțeleagă cadrele de operare a serviciilor de mobilitate rurală existente în întreaga Europă și modul în care acestea pot fi îmbunătățite; (ii) să îmbunătățească cunoașterea cu privire la problemele de mobilitate, nevoile și preferințele persoanelor care locuiesc sau care vizitează zonele rurale; și (iii) să înțeleagă modul în care bunele practici cu privire la mobilitate rurală identificate pot fi folosite pentru a stimula dezvoltarea unor servicii de mobilitate rurală mai bune. În esență, SMARTA contribuie la **Reconsiderarea mobilității rurale** pentru o Europă incluzivă, prosperă și sustenabilă.

Pe parcursul anului 2018 și începutul anului 2019, SMARTA a efectuat o analiză aprofundată a cadrelor de operare a serviciilor de mobilitate rurală din statele membre UE-28 și din câteva țări terțe. Aceasta a fost realizată prin documentare, precum și prin contacte directe cu ministere naționale, autorități regionale și locale, operatori de transport, universități și institute de cercetare. Aceste activități au avut ca rezultat un set de rapoarte concise (**Insight Papers**) ce descriu cadrul național specific (politici, legislație, obligații, resurse, obiective etc.) în care sunt implementate serviciile de mobilitate rurală în țările analizate. În paralel, proiectul a identificat un set de

bune practici (**Good Practices**) în ceea ce privește mobilitatea rurală, nu numai referitoare la transportul public convențional, ci extinse și la forme inovatoare de transport bazate pe scheme de mobilitate partajată adresate rezidenților zonelor rurale, grupurilor sociale vulnerabile, precum și vizitatorilor și turiștilor (grup care poate genera variații semnificative ale cererii de transport). În a doua etapă a proiectului, SMARTA va colabora cu câteva situri de experimentare, în scopul de a dobândi o înțelegere aprofundată a rezultatelor cheie, a lecțiilor învățate și a aspectelor ce țin de transferabilitatea experiențelor testate la scară redusă din domeniul mobilității rurale. În 2020, conferința finală a proiectului va fi organizată la Bruxelles, unde rezultatele SMARTA vor fi împărtășite cu actorii relevanți și decidenții politici de la nivel european, național și regional.

Pe scurt, SMARTA își propune să ofere o înțelegere aprofundată a modului în care trebuie dezvoltate politici pentru mobilitate rurală partajată; ce soluții funcționează optim în diferite contexte, aproximând modul în care vor răspunde diferite grupuri țintă; care ar fi impactul unor noi politici privind mobilitatea rurală asupra provocărilor economice, sociale și de mediu cu care se confruntă Europa; și dacă e dezirabil să interconectăm opțiunile de mobilitate partajată cu transportul public convențional și cum se poate face asta.

MESAJ CHEIE

SMARTA își propune să dobândească o înțelegere aprofundată a rezultatelor cheie, a lecțiilor învățate și a potențialului de transferabilitate a diferitelor tipuri de experiențe cu privire la mobilitate în zonele rurale din Europa.

Ca prim pas, consorțiul SMARTA a realizat o analiză comprehensivă a mobilității rurale în toate statele membre ale UE și câteva țări terțe. Accentul a fost pus pe cadrele naționale de operare a serviciilor de mobilitate rurală, luând în considerare politicile specifice (dacă este cazul), rolul autorităților locale și regionale și mecanismele de finanțare. Cercetarea s-a concentrat, de asemenea, pe modul în care aceste cadre variază în țările din Europa. La momentul actual, politicile și cadrele de planificare pentru mobilitate rurală sunt în mare parte similare celor dedicate mobilității urbane și

metropolitane. În practică, în timp ce acestea din urmă produc rezultate pozitive pentru orașele europene, când discutăm despre mobilitatea rurală, țările studiate nu își asumă același nivel de angajament. Aceasta în ciuda faptului că multe dintre politicile și cadrele de planificare existente recunosc că serviciile de mobilitate inovatoare, precum serviciile de partajare a curselor, mobilitatea ca serviciu (Mobility as a Service / MaaS), solicitarea unei curse pe baza unei aplicații (app-based ride-hailing) sau autostopul virtual (e-hitchhiking), ar putea avea un potențial semnificativ de a oferi soluții pentru zonele cu populație cu densitate redusă, unde transportul public convențional nu poate fi asigurat în mod eficient.

MESAJ CHEIE

La momentul actual, cei responsabili pentru elaborarea politicilor publice acordă puțină importanță și își asumă puține angajamente pentru mobilitatea rurală.

Procesul de înțelegerea mobilității rurale în Europa a debutat cu identificarea elementelor importante ale contextului local: geografie, demografie, cadrul instituțional, cel de reglementare, cel organizațional, politici existente, precum și cadrul financiar. Aceste informații au făcut posibilă conturarea cadrului național în care sunt formulate politicile de mobilitate rurală. SMARTA a identificat cinci teme majore pentru mobilitatea rurală în Europa, teme care

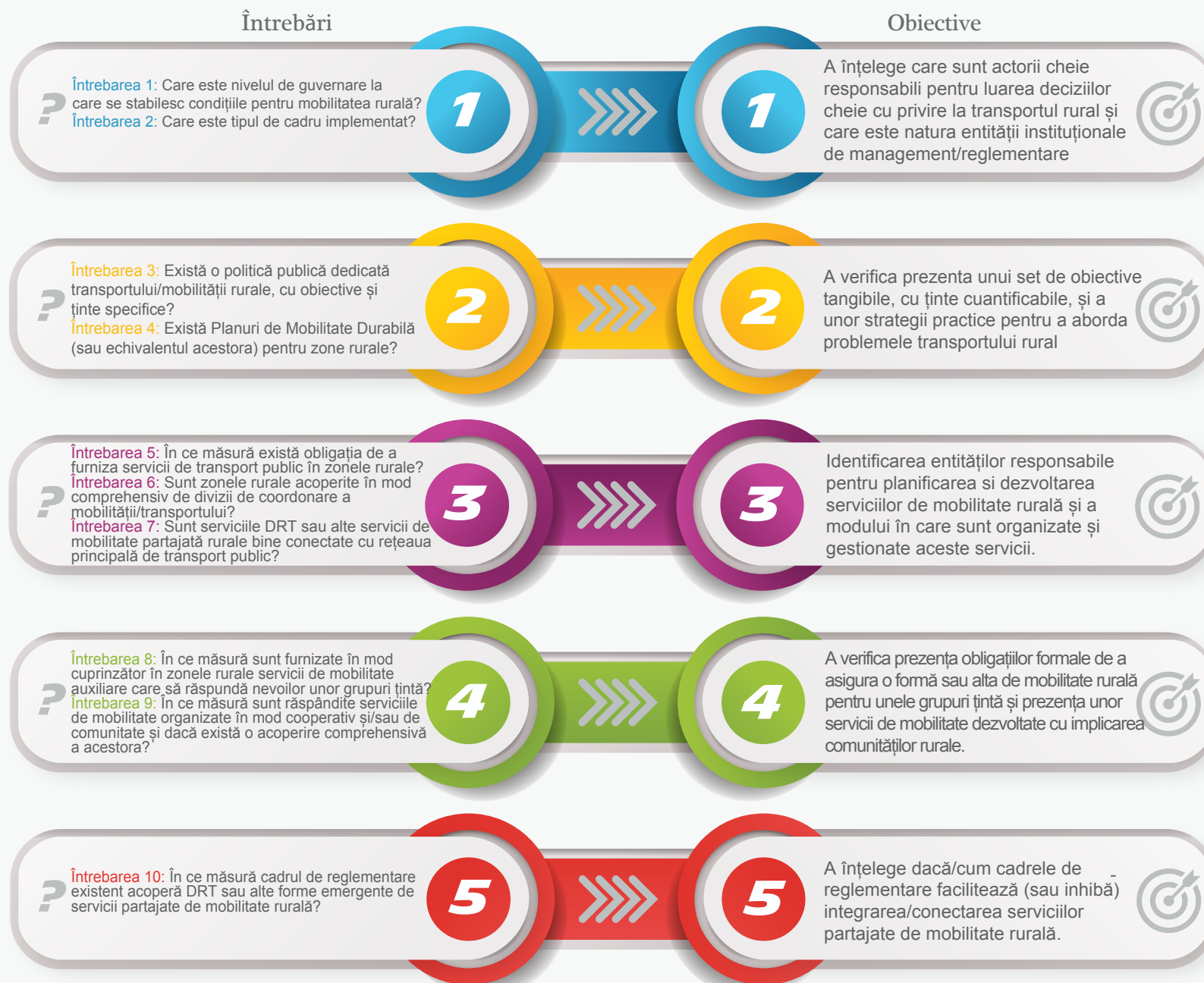
- TEMA 1: CINE ESTE RESPONSABIL PENTRU MOBILITATEA RURALĂ?
- TEMA 2: EXISTA POLITICI DEDICATE MOBILITĂȚII RURALE?
- TEMA 3: CINE OFERĂ SERVICII DE MOBILITATE RURALĂ?
- TEMA 4: EXISTĂ SERVICII DE MOBILITATE RURALĂ COMPLEMENTARE CELOR STANDARD?
- TEMA 5: CUM SUNT REGLEMENTATE SERVICIILE PARTAJATE DE MOBILITATE RURALĂ?

Figura de mai jos reprezintă cele cinci teme împreună cu obiectivele de cercetare asociate lor și o descriere mai specifică a intereselor de cercetare. Concluzii pentru fiecare zonă de interes sunt prezentate în paginile ce urmează.

Temele discutate mai jos oferă o vedere de ansamblu asupra diferitelor practici și cadre de operare existente în țările din Europa, creând în același timp contextul pentru a înțelege mai bine care dintre aceste cadre de operare generează lipsă de eficiență sau sunt inadecvate.

MESAJ CHEIE

În majoritatea țărilor europene nu există un cadru dedicat mobilității în zonele rurale, dar este nevoie ca acesta să fie creat.





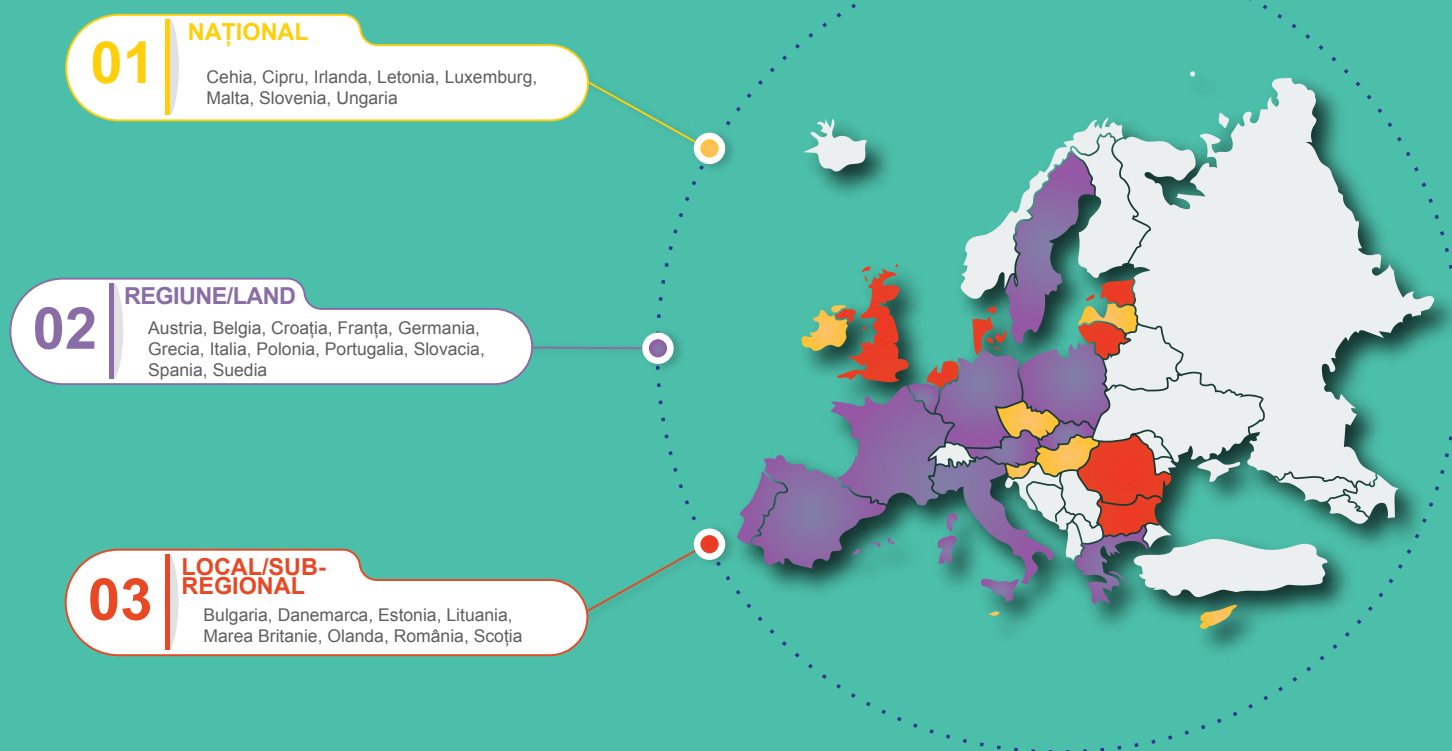
Tema1: Cine este responsabil pentru mobilitatea rurală?

Analiza a avut în vedere responsabilitățile și alocarea de roluri pentru diferite autorități în ceea ce privește mobilitatea în zonele rurale. Atenția s-a concentrat pe nivelul administrativ care determină mobilitatea rurală și pe consecvența aplicării cadrului național la nivel sub-național.

Nivelul administrativ care determină în mod principal cadrul pentru mobilitate rurală

Practicile actuale indică o variație semnificativă în rândul statelor membre UE când discutăm despre nivelul administrativ care determină în mod

principal cadrul pentru mobilitate rurală. În majoritatea țărilor, acest lucru se întâmplă la nivel sub-național – fie la nivelul regiunii/landului, fie la nivelul local/sub-regional. Pentru țările de dimensiuni mai mici, care nu au o structură regională, nivelul național este cel care stabilește în mod principal cadrul pentru mobilitate rurală.



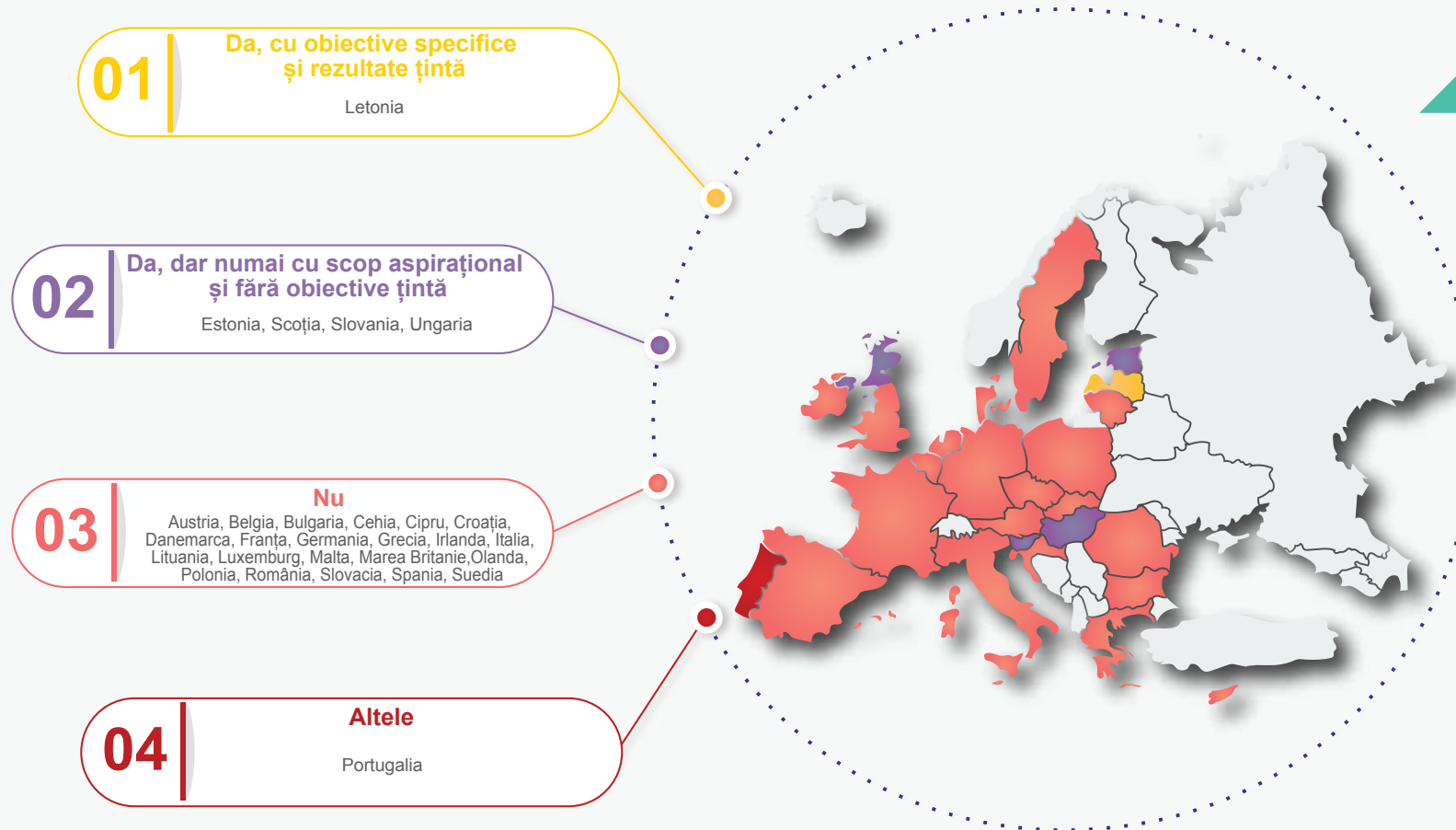
Nivelul administrativ care determină în mod principal cadrul pentru mobilitate rurală

Consecvența aplicării cadrului național la nivel sub-național
Modelul predominant la nivel european este reprezentat de un cadru comun național, care permite variații regionale sau locale. Coordonarea este asigurată la nivel național, prin legi sau directive, în timp ce planificarea și

organizarea transportului rural se realizează la nivel regional sau local. Teritoriile europene de dimensiuni mai mici sunt caracterizate de un cadru fix unic pentru întreaga țară. Prin comparație, în unele state membre unde autonomia regiunilor este considerabilă, există variații majore în ceea ce privește adoptarea cadrului național.



Analiza s-a concentrat pe a înțelege dacă există o viziune sau un cadru de politici pentru mobilitate în zone rurale, fie ca politici dedicate zonelor rurale, fie ca parte integrantă dintr-un set general de politici privind mobilitatea. Acest aspect a fost ulterior detaliat pe următoarele paliere de cercetare, unul concentrat pe politicile existente și un altul concentrat pe practicile uzuale de planificarea mobilității rurale.



Prezența unor politici dedicate mobilității/transportului rural, cu obiective și ținte specifice

Prezența unor politici naționale dedicate mobilității/transportului rural, cu obiective și ținte specifice

Europa este caracterizată de lipsa politicilor naționale dedicate mobilității rurale și de lipsa oricărui angajament național specific de a asigura servicii de transport în zonele rurale. Cu toate acestea, există câteva țări care recunosc necesitatea îmbunătățirii mobilității rurale, deși acest lucru rămâne la nivel de aspirație, fără obiective ferme, ținte stabilite sau alocări financiare.

La nivel sub-național situația este mai nuanțată, în special în țările cu autonomie regională ridicată, unde unele regiuni sunt mult mai avansate în ceea ce privește dezvoltarea politicilor de mobilitate rurală și țintele aferente.

“Letonia este singura țară cu politici naționale de mobilitate rurală bazate pe ținte, în timp ce Flandra (BE) este o regiune cu politici robuste și bazate pe ținte și obligații în ceea ce privește mobilitatea rurală.”

Existența Planurilor de Mobilitate Durabilă sau un echivalent al acestora pentru zone rurale.

Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) au devenit destul de răspândite în Europa ca instrument pentru organizarea și planificarea sistemelor de transport în zonele urbane sau metropolitane.

Mai mult, impactul PMUD-urilor s-a extins și către zonele metropolitane limitrofe. Cu toate acestea, o metodologie generală asemănătoare nu a fost încă dezvoltată pentru a adresa zonele predominant rurale sau pentru a extinde planificarea mobilității metropolitane durabile către zonele de influență ale zonelor metropolitane.

Nu pare să existe un concept similar dezvoltat pentru a aborda planificarea strategică a mobilității rurale durabile, în special nu unul care consideră zonele rurale ca având identitate și necesități proprii. Când vorbim de planificarea transporturilor, astfel de teritorii rurale sunt în general percepute ca o „extensie a unei zonei urbane”.

“Slovenia deschide calea utilizării pe scară largă a unor strategii echivalente PMUD-urilor pentru zonele extra-/non-urbane, în timp ce Flandra (BE) este o regiune care tocmai ce a inițiat acest proces.”

Tema3: Cine oferă servicii de mobilitate rurală?

Modul de organizare a serviciilor de mobilitate rurală actuale a fost analizat având în vedere existența obligațiilor pentru furnizarea serviciilor de mobilitate rurală, existența unor divizii de transport/mobilitate care coordonează o gamă variată de servicii de mobilitate pentru zonele rurale, precum și gradul de integrare între rețeaua de transport public principală și serviciile DRT care deservesc zonele rurale.

01

SEMNIFICATIVĂ

Belgia, Danemarca, Luxemburg, Olanda

02

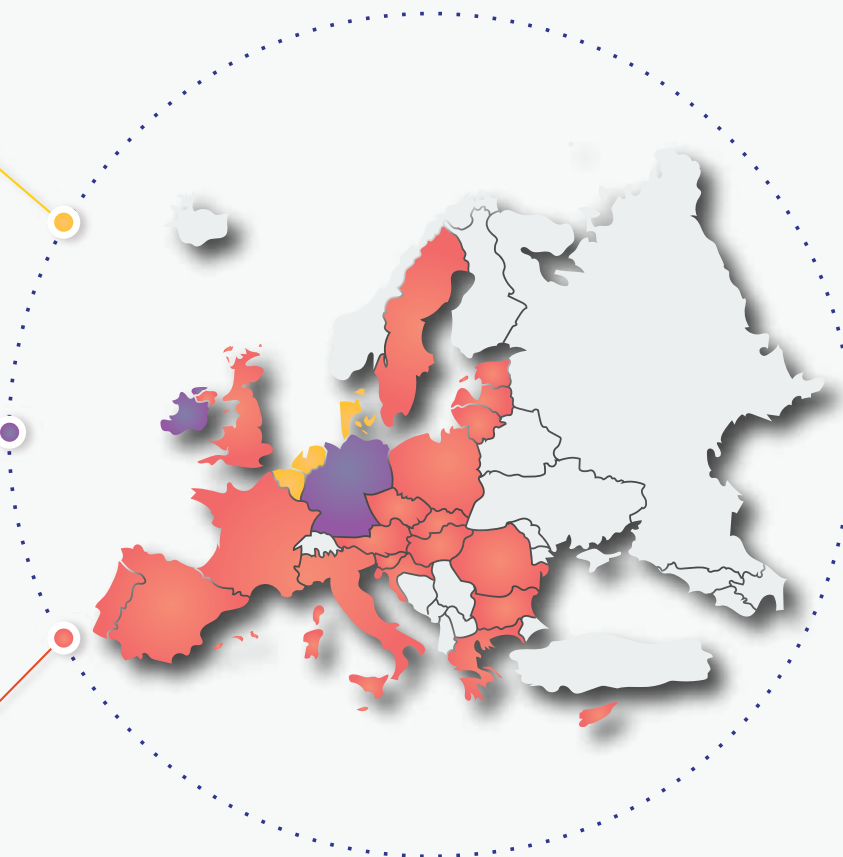
PARȚIALĂ

Germania, Irlanda

03

NU

Austria, Bulgaria, Cehia, Cipru, Croația, Estonia, Franța, Grecia, Italia, Letonia, Lituania, Malta, Marea Britanie, Polonia, Portugalia, România, Scoția, Slovacia, Slovenia, Spania, Suedia, Ungaria



Densitatea teritorială a diviziilor de transport/mobilitate care coordonează o gamă de servicii de mobilitate rurală

Care sunt modurile în care sunt furnizate servicii de transport în zonele rurale?

Practicile actuale prezintă diferențe considerabile la nivel european, variind de la obligația de a furniza servicii de mobilitate rurală până la furnizarea precară a acestora, dependentă de trecerea rutelor interurbane prin zona respectivă.

Majoritatea statelor membre sunt caracterizate de lipsa unei obligații formale de a asigura servicii de transport public în zonele rurale. În orice caz, jumătate dintre aceste țări lasă serviciile de transport rural la discreția autorităților locale, în timp ce cealaltă jumătate furnizează aceste servicii ca rezultat al serviciilor de transport public interurbane sau regionale care traversează zonele rurale.

Obligații specifice pentru asigurarea transportului public în zone rurale au fost identificate în doar patru state membre: Austria, Belgia, Cipru și Letonia.

Există instituții care coordonează o gama de servicii de mobilitate rurală?

Majoritatea statelor membre nu au nici o formă organizată pentru managementul serviciilor de transport în zonele rurale. Doar patru state membre (Belgia, Danemarca, Letonia și Olanda) au un astfel de sistem de divizii de coordonare, acestea fiind responsabile pentru o gamă de servicii de mobilitate rurală, inclusiv servicii dedicate unor grupuri țintă, sociale sau bazate pe nevoia de asistență medicală.

Lipsa activităților de coordonare în țările UE reflectă (i) lipsa unor servicii organizate de mobilitate rurală adresate publicului larg și (ii) fragmentarea organismelor administrative din zonele rurale.

“Irlanda beneficiază de acoperire teritorială completă, dar nivelul de asigurare a serviciilor nu este unul consecvent.”

Care este conexiunea dintre DRT (și alte forme de servicii partajate de mobilitate) și transportul public convențional?

Serviciile DRT reprezintă un domeniu critic pentru soluțiile partajate de mobilitate rurală, iar conectivitatea și coordonarea acestora cu sistemele convenționale de transport public sunt de primă importanță.

Majoritatea țărilor europene nu au conexiuni între DRT și transportul public. Aceasta este consecință a lipsei serviciilor DRT / serviciilor partajate de mobilitate rurală la nivelul unei țări sau a lipsei de integrare între aceste servicii și transportul public.

Doar trei state membre (Austria, Belgia, Danemarca) au conexiunile între DRT și rețeaua de transport public complet planificate, în timp ce alte cinci țări au un grad rezonabil de coordonare între aceste servicii acolo unde ele sunt oferite.

Tema4: Există servicii de mobilitate rurală complementare celor standard?

Cercetarea SMARTA a relevat alte forme de servicii organizate de mobilitate care au fost dezvoltate pentru a răspunde nevoile specifice ale comunităților rurale: acestea includ servicii obligatorii de mobilitate destinate anumitor grupuri de utilizatori, precum elevii (abordare „de sus în jos”) sau generate chiar de comunitățile rurale (abordare „de jos în sus”).

Prezența serviciilor organizate de mobilitate destinate anumitor grupuri de utilizatori

Marea majoritate a statelor membre au politici specifice pentru furnizarea de servicii de transport dedicate elevilor. Asta înseamnă că aceste tipuri de servicii de mobilitate sunt organizate și gestionate formal de guvernele naționale. În patru state membre (Austria, Cipru, Croația și Ungaria), serviciile de mobilitate vizate sunt organizate la nivel local sau regional, fără a fi în vigoare o obligație națională.

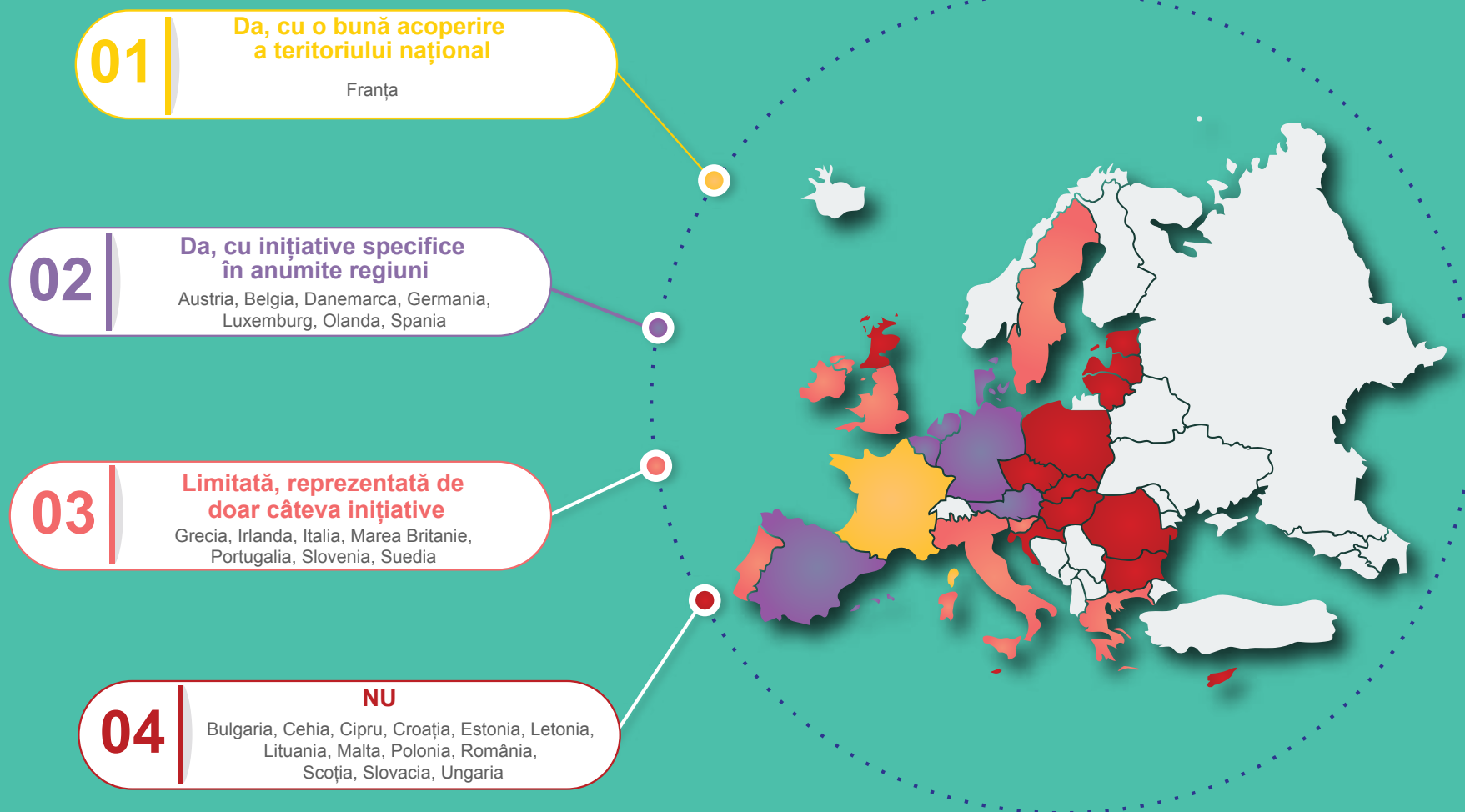
Transportul școlar este principalul serviciu dedicat de mobilitate identificat în zonele rurale. Serviciile de transport pentru asistență medicală generală nu sunt furnizate la nivel național și nici nu sunt obligatorii pentru zonele rurale aproape în nicio țară din Europa, deși există diferite tipuri de servicii dedicate asistenței medicale în zonele rurale. Astfel de servicii sunt adesea doar pentru beneficiarii acestora și nu sunt disponibile pentru a fi utilizate de publicul larg. Există puține dovezi cu privire la alte tipuri de servicii de mobilitate organizate formal pentru alte tipuri de grupuri de utilizatori.

Prezența furnizării pe scară largă a unor servicii de mobilitate organizate „de jos în sus” sau de comunitate

Mai mult de jumătate dintre statele membre au, într-o anumită măsură, inițiative comunitare pentru a furniza servicii de mobilitate în zonele rurale. Cel mai remarcabil caz este Franța, unde astfel de servicii au o acoperire bună a teritoriului național.

Inițiativele de mobilitate „de jos în sus” sunt răspândite la nivel european, dar definirea și clasificarea lor este mai dificilă. În cele mai multe cazuri, astfel de servicii sunt organizate și finanțate de organizații din afara sectorului transporturilor, care se ocupă de satisfacerea nevoilor unor grupuri țintă, și care cooperează rar cu furnizorii convenționali de servicii de mobilitate. În plus, în unele zone, comunitățile locale au cooperat și au organizat soluții de mobilitate partajate între membrii comunității.

“Franța, cu schema de e-autostop RezoPouce, este singurul caz cu acoperire națională aproape completă a unei inițiative de mobilitate rurală organizată «de-jos-în-sus». Austria și Germania au multiple exemple de Bürgerbus, în timp ce Belgia, Danemarca, Germania și Olanda au un număr în creștere de scheme de car-pooling și car-sharing inițiate pe plan local”.



Prezența furnizării pe scară largă a unor servicii de mobilitate organizate „de jos în sus” sau de comunitate

Tema5: Cum sunt reglementate serviciile partajate de mobilitate rurală?

Analiza rolului cadrului de reglementare, în special flexibilitatea acestuia în privința serviciilor partajate de mobilitate, a avut un rol important.

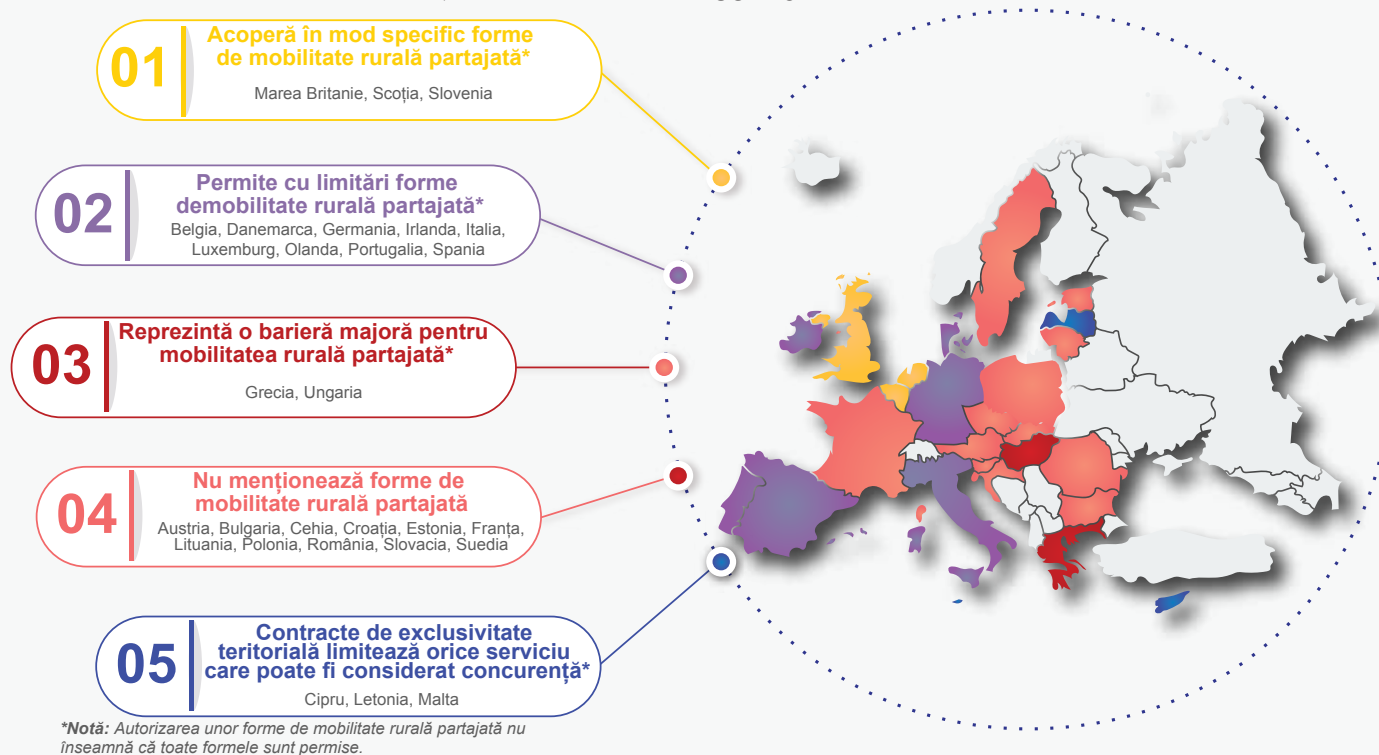
Gradul în care cadrul de reglementare acoperă DRT sau alte forme emergente de servicii partajate de mobilitate rurală

Există variații considerabile la nivel european privind recunoașterea legislativă a serviciilor partajate de mobilitate rurală emergente. Cadrele de reglementare variază de la acoperirea DRT și a altor forme de servicii partajate de mobilitate rurală până la lipsa oricărei mențiuni despre vreo formă de mobilitate partajată. Acestea reprezintă bariere evidente pentru dezvoltarea unor astfel de servicii. În general, instituții publice inițiază sau facilitează servicii DRT sub propria jurisdicție, dar nu este sigur că demersuri similare inițiate de mediul privat sau de comunități ar avea vreun

statut legal sau bază juridică pentru a fi autorizate de instituțiile de reglementare.

Mai mult, în unele țări, sprijinul financiar acordat în mod comun pentru sectorul mobilității poate fi direcționat doar către transportul public, care exclude orice formă de mobilitate partajată care nu e clasificată ca atare. În alte țări, tipurile de servicii susținute și gradul de finanțare este la latitudinea autorităților cu responsabilități de organizare a acestora.

În contextul lipsei unui cadru specific de reglementare și de finanțare a serviciilor partajate de mobilitate rurală în statele membre UE, rămâne multă incertitudine privind posibilitatea de a opera și de a promova astfel de servicii.



MESAJ CHEIE

Gradul în care cadrul de reglementare acoperă DRT sau alte forme emergente de servicii partajate de mobilitate rurală

Serviciile partajate de mobilitate rurală reprezintă o provocare pretutindeni în Europa. Există exemple din diferite state membre care demonstrează cum poate fi operată cu succes o schemă partajată de mobilitate rurală. Cu toate acestea, rămâne provocarea de a combina toate elementele necesare pentru a ne asigura că un cadru cuprinzător pentru mobilitate rurală poate fi dezvoltat pretutindeni în Europa.

Comunitățile rurale au resurse limitate care nu ar trebui irosite pe crearea unor servicii pornind de la zero, când ar putea să învețe cu ușurință din cele mai bune practici existente.

Pe parcursul anilor 2018 și 2019, consorțiul SMARTA a făcut un inventar cuprinzător a bunelor practici (Good Practices) privind serviciile partajate de mobilitate rurală din Europa și nu numai⁵. Acest inventar acoperă o gamă largă de aspecte, precum modul în care soluțiile partajate de mobilitate și serviciile convenționale de transport public pot viza grupuri specifice de utilizatori sau obiective ale comunității. De asemenea, acesta a abordat tema practicii operaționale și a coordonării intermodale.

A. SERVICII DE TRANSPORT ȘI MOBILITATE ÎN ZONELE RURALE



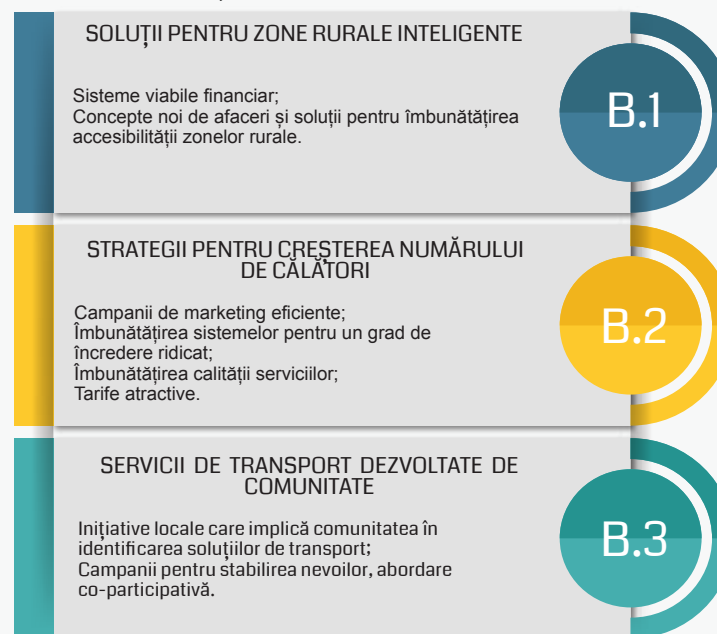
Aspecte organizaționale cheie în mobilitatea rurală

Au fost analizate aspecte ca utilizarea tehnologiilor recunoscute sau inovatoare, precum și noi modele de afaceri sau de guvernare. Nu în ultimul rând, inventarul a prezentat strategii potențiale pentru îmbunătățirea implicării comunității, a numărului de călători și a relațiilor cu clienții. În particular, consorțiul a identificat două categorii largi de bune practici:

A. Servicii de transport și mobilitate în zonele rurale – oferind exemple de servicii de transport public și partajate inovatoare și de succes.

B. Aspecte organizaționale care facilitează mobilitatea rurală durabilă

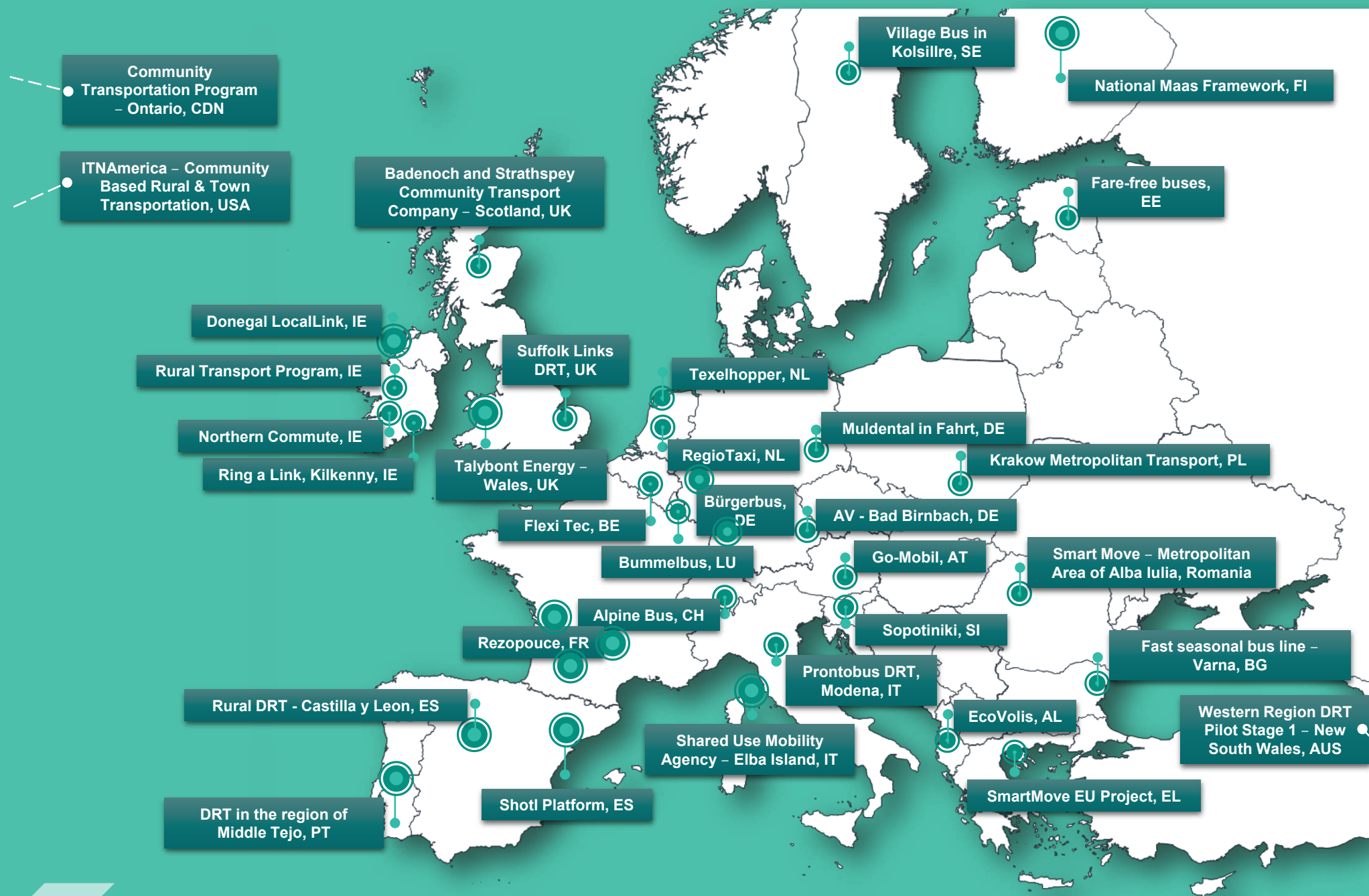
B. ASPECTE ORGANIZAȚIONALE CARE FACILITEAZĂ MOBILITATEA RURALĂ DURABILĂ



SMARTA a identificat și analizat peste treizeci de scheme de mobilitate rurală; acestea sunt considerate bune practici pentru informațiile pe care le oferă despre anumite aspecte privind organizarea și implementarea unei scheme de mobilitate rurală. De asemenea, acestea au fost analizate pentru potențialul de a fi integrate cu serviciile convenționale de transport public. Integrarea acestor servicii cu noi soluții ITS conduce la definirea a patru tipuri de servicii partajate de mobilitate rurală:

- Transport public convențional;
- Transport colectiv flexibil;
- Utilizarea partajată a vehiculelor;
- Transport individual.

⁵ Proiecte care au abordat bune practici de mobilitate rurală includ: LASTMILE (<https://www.interregeurope.eu/lastmile>), Asociația Euromontana (<https://www.euromontana.org>), MAMBA (<https://www.mambaproject.eu>), HiReach (<https://hireach-project.eu>), RUMOBIL (<https://www.interreg-central.eu/Content.Node/rumobil.html>)



Harta bunelor practici identificate de SMARTA

Două bune practici de remarcat sunt serviciul de autostop Rezo Pouce din Franța și serviciile Bürgerbus din Germania.

RezoPouce⁶, Franța

RezoPouce⁶ este un serviciu organizat de autostop⁶. Acesta a fost inițiat în 2009, fiind rezultatul ideii comune avute de zece localități din nordul orașului Toulouse de a oferi o soluție alternativă la serviciul local de transport cu autobuzul, caracterizat de un număr scăzut de utilizatori și de costuri de operare mari. Asociația RezoPouce a fost creată oficial în 2012, iar în iunie 2013 reușea să aducă laolaltă optzeci de autorități locale. Serviciul este acum funcțional în aproximativ 2.000 de localități din Franța, acoperind aproximativ 20% din zonele rurale, acolo unde – asemănător cu alte părți ale Europei – cei care nu dețin o mașină nu au opțiuni viabile de transport, iar transportul public nu este sustenabil din punct de vedere financiar.

În anul în care a fost introdus serviciul, gradul de penetrare în rândul populației a fost de 1-2%, cu o creștere medie de 1% în următorii ani. Având în vedere că două milioane de rezidenți locuiesc în zona rurală deservită, aceasta înseamnă o bază de 20.000-40.000 de utilizatori (o medie de 20-40 de utilizatori pentru fiecare autoritate locală).

Din punct de vedere al guvernantei, serviciul este organizat de către autoritățile locale, cu susținere din partea Asociației RezoPouce, care oferă expertiză și instruire. Asociația aduce laolaltă autorități locale, actori relevanți din domeniul mobilității, operatori de transport public sau de infrastructură rutieră, angajați și utilizatori. Autoritățile locale interesate plătesc o taxă către RezoPouce (proporțională cu numărul de locuitori) pentru serviciile oferite. Serviciul este complet gratuit pentru utilizatori.

RezoPouce își propune să surmonteze dezavantajele autostopului clasic, cum ar fi o senzație subiectivă de nesiguranță și incertitudine, înscrierea făcându-se pe baza unui act de identitate, iar profilul fiecărui utilizator incluzând o fotografie. Aplicația Rezo Pouce joacă, de asemenea, un rol important în asigurarea unui serviciu de transport sigur și accesibil, punând în relație cererea și oferta de autostop și oferind informații privitoare la călătorie. Rezo Pouce oferă instrumente pentru o identitate vizuală ușor de recunoscut, precum: carduri inteligente pentru utilizatorii finali, autocolante pentru parbrizul autovehiculului, o listă de puncte de așteptare pentru autostop.





Serviciile Bürgerbus, Germania

Bürgerbuseste un serviciu de transport comunitar bazat pe voluntariat, care operează în diferite regiuni din Germania, în special în Baden-Württemberg, Saxonia Inferioară și Renania de Nord-Westfalia⁷. Bürgerbus completează serviciile de transport public convențional din zonele rurale și semi-rurale, unde opțiunile de mobilitate sunt limitate. În prezent, un total de aproximativ 350 de servicii Bürgerbus sunt în operare, dintre care mai mult de 80 în Baden-Württemberg și mai mult de 130 în Renania de Nord-Westfalia. Bürgerbus sunt susținute financiar printr-o combinație de fonduri publice și private.

Succesul acestei soluții partajate de transport este dovedit prin creșterea continuă a numărului de servicii și zone acoperite, care a crescut considerabil în ultimii zece ani. Mai mult decât atât, doar 25 de servicii partajate de transport și-au încetat funcționarea de când au început să opereze primele servicii, în anii '80. Primele servicii comunitare au început să opereze în 1985 concentrându-se în Baden-Württemberg. Până în 2010, 10 servicii Bürgerbus erau în operare, serviciul fiind recunoscut oficial de către Autoritatea regională, care a început să ofere susținere financiară sistemului. În septembrie 2014 a fost înființată Asociația proBürgerBus Baden-Württemberg, pentru a coordona și susține dezvoltarea serviciului la nivel regional. În același an, s-a ajuns la un număr de 40 de servicii Bürgerbus în operare.

Serviciile Bürgerbus sunt, în majoritatea cazurilor, operate ca servicii convenționale de transport public, cu trasee și orare de funcționare fixe, deși în anumite zone acestea sunt operate la cerere, cu rezervare în avans. Deși serviciile Bürgerbus sunt disponibile pentru publicului larg, majoritatea utilizatorilor sunt persoane în vârstă, cu mobilitate redusă, precum și tineri sau familii cu copii.

Înființarea unui serviciu Bürgerbus începe atunci când o comunitate locală își exprimă intenția de a organiza pe cont propriu un serviciu de transport. Această intenție trebuie să fie acceptată de autoritatea locală, care își asumă costurile reziduale relativ reduse. Compania locală de transport integrează serviciul Bürgerbus în oferta sa de transport și Regiunea co-finanțează achiziția vehiculului. În Baden-Württemberg, Asociația Bürgerbus monitorizează performanțele sistemului, colectează părerea utilizatorilor și evaluează în mod regulat nevoile de mobilitate pentru a deservi cât mai bine zona.

Această bună practică evidențiază un nivel adecvat de cooperare între cetățeni, autorități locale și regionale și companii private (operatorii de transport). Această colaborare are ca scop dezvoltarea unei soluții de transport care răspunde nevoilor populației din zone rurale și semi-rurale. E recunoscut faptul că nivelul destul de ridicat al finanțării publice (achiziționarea vehiculelor) joacă un rol cheie în înființarea serviciului, ceea ce face ca replicarea în multe țări și contexte UE să fie dificilă.

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

Elemente de inovare ale bunelor practici și factori de succes pentru transferabilitate

SMARTA a făcut o evaluare comparativă a unor bune practici similare, rezultând o perspectivă compozită asupra stadiului actual al serviciilor de mobilitate în zonele rurale. Principalul obiectiv al acestei activități a fost acela de a evidenția acele aspecte ale bunelor practici care ar putea fi considerate inovatoare și care au contribuit la succesul acestora.

Pentru a permite această evaluare comparativă a bunelor practici, a fost dezvoltată o metodologie simplă de tip canvas, cu scopul de a prezenta exemple de inovație și factori de succes din cazuri diferite. Diagrama este compusă din patru segmente principale, reprezentând patru tipuri de inovație (conform clasificării OECD și Eurostat⁸). Aceste tipuri de inovații vizează următoarele aspecte:

ORGANIZAȚIONAL

1

Inovare și factori de succes care au de-a face cu guvernanta, structurile organizaționale, cadrul legislativ sau practicile operaționale.

PLANIFICARE ȘI IMPLEMENTARE

2

Inovare și factori de succes care includ tehnici semnificativ îmbunătățite pentru colectarea și analiza datelor, planificarea și evaluarea serviciilor, achiziția și implementarea serviciilor/ITS.

MODEL DE AFACERI ȘI MARKETING

3

Inovare și factori de succes cu privire la modul în care un serviciu este promovat pe piață, modul în care sunt cultivate relațiile cu utilizatorii și/sau modul în care un produs sau un serviciu este finanțat.

PRODUS SAU SERVICIU

4

Inovare și factori de succes privind serviciile oferite consumatorilor și nivelul de calitate al acestora, cu scopul de a răspunde nevoilor nesatisfăcute ale potențialilor utilizatori și/sau de a face serviciul mai orientat către utilizator.

Identificarea celor patru tipuri de inovație pentru realizarea analizei comparative s-a dovedit utilă, căci se poate vedea că bunele practici au diferite puncte tari. De exemplu, unele au fost deosebit de eficiente în implicarea comunității prin modul în care sunt organizate, în timp ce altele au dezvoltat soluții TIC avansate pentru planificarea călătoriilor și interoperabilitate. În plus, nivelul de informații disponibil pentru fiecare bună practică nu a fost uniform, deci nu a fost tot timpul posibilă compararea directă a cazurilor, pe baza unor criterii comune. O abordare mai complexă în vederea ierarhizării sau evaluării bunelor practici ar fi putut astfel să devină înșelătoare și să nu țină cont în totalitate de situația de fond.



O prezentare generală a evaluării inovației în SMARTA

Această secțiune prezintă un rezumat al evaluării comparative a bunelor practici care a fost realizată pentru trei mari categorii de măsuri: servicii rurale convenționale de transport cu autobuzul, DRT și mobilitate partajată.

Rețele rurale de autobuz

Serviciile de transport public cu autobuzul sunt adesea modul principal sau singurul mod de transport pentru populația din mediul rural și, întrucât acestea pot fi considerate costisitoare (pe baza valorii per km și pasager), ele sunt vulnerabile la tăieri de bugete și neglijare.

Din păcate, aceste servicii sunt adesea planificate pe baza unor date neactuale și având în vedere constrângerile de operare. Bunele practici SMARTA demonstrează că acolo unde aceste servicii sunt replanificate pe baza unei analize aprofundate a nevoilor în schimbare ale locuitorilor, spirala declinului poate fi oprită și inversată, căci cauza aparentă a acestuia este contrabalansată de investiții în fiabilitatea călătoriei și confortul pasagerilor.

JUDEȚUL ALBA (RO)

Reorganizarea rețelelor rurale și urbane, separate în trecut, împreună cu investiții în vehicule noi, au condus la o creștere cu 43% a călătoriilor efectuate.

MULDENTAL (DE)

Replanificarea completă a rețelei de autobuz ce cuprinde 34 de rute, inclusiv îmbunătățirea frecvenței serviciului și adăugarea a 66 de stații noi de autobuz, a condus la o creștere cu 10% a numărului utilizatorilor de transport public în doar șase luni.

ALPINBUS (CH)

Acest caz demonstrează valoarea furnizării de servicii care răspund la creșterile sezoniere ale cererii de turism și care permit oamenilor să treacă de la utilizarea mașinii private la moduri de transport mai sustenabile.

Transport adaptabil la cerere (DRT)

DRT este un mod flexibil de transport public, care implică de obicei microbuze și în care traseul și ora de preluare sunt adaptate în funcție de cererile utilizatorilor. Încă din anii '70 și crearea serviciilor „Sună-pentru-o-călătorie”, DRT a fost promovat ca o soluție de transport pentru circumstanțele în care serviciile tradiționale nu sunt viabile economic și este adesea considerat ca fiind o componentă cheie într-o ofertă de mobilitate rurală.

Bunele practici SMARTA reprezintă un spectru de obiective primare și o evoluție a serviciilor DRT, ce variază de la servicii de mobilitate de „ultim resort” pentru comunitățile rurale, precum Regiotaxi (NL), până la ceea ce ar putea fi considerat ca fiind o formă premium de transport public, incluzând ArrivaClick (GB). În ultimii ani, s-a remarcat emergența platformelor TIC, care implică o aplicație de smartphone pentru pasager, un program centralizat de planificare a rutelor și optimizare (ca în Catalonia, ES) și o aplicație integrată de direcționare pentru șoferul vehiculului. Acestea ajută făcând posibili timpi de răspuns mai rapizi și au potențialul de a reduce costurile de operare; mai mult, această soluție oferă un nivel de serviciu similar celui experimentat de utilizatorii altor tipuri de servicii (i.e. Uber, Lyft etc.).

REGIOTAXI(NL)

Este în principiu un serviciu din-ușă-în-ușă, care preia utilizatorii de la un punct de origine (e.g. de acasă) și îi duce la destinație. Sistemul nu presupune opriri sau trasee fixe. Alți călători pot fi preluați de pe traseu, ceea ce înseamnă că Regiotaxi poate percepe prețuri mai mici decât serviciile de taxi convenționale, cu care e în competiție.

ARRIVACLICK(UK)

ArrivaClick este un serviciu inteligent, la cerere și flexibil de microbuz, care preia mai mulți pasageri care se merg în aceeași direcție și le rezervă loc într-un vehicul utilizat în comun. Acesta are o capacitate maximă de 12 locuri, este echipat cu scaune din piele, Wi-Fi și puncte de încărcare pentru dispozitive electronice și este accesibil pentru scaune rulante.

CATALUNYA (ES)

Când un serviciu DRT care folosește platforma TIC Shotl a fost lansat în Catalonia (ES), gradul de ocupare mediu al vehiculelor a crescut de la șase călători/deplasare înregistrați pentru serviciile de autobuz convenționale la șaisprezece călători/deplasare pentru DRT, în timp ce costurile de operare pentru DRT erau cu 15% mai reduse.

Nici una dintre bunele practici SMARTA pentru DRT nu operează în acest moment fără subvenție publică (lucru valabil, desigur, și pentru transportul public urban pretutindeni în Europa). Cu toate acestea, datele indică că DRT poate în același timp să crească numărul de utilizatori și să reducă costurile de operare în zonele rurale prin comparație cu transportul public convențional, cu traseu fix. În unele cazuri, serviciile DRT de mobilitate rurală sunt dedicate unor grupuri țintă specifice și se sugerează că o abordare cu program flexibil, combinând servicii flexibile cu servicii fixe pentru anumite tipuri de deplasare în afara orelor de vârf (e.g. servicii de asistență medicală, cluburi sportive pentru tineri sau activități recreative etc.), îmbunătățește fezabilitatea serviciilor.

Mobilitate partajată

Analiza bunelor practici realizată în SMARTA demonstrează diversitatea reală a modurilor în care forme bine cunoscute de mobilitate partajată au fost adaptate pentru a corespunde circumstanțelor și bugetelor locale, în multe cazuri revigorând practici mai vechi.

O particularitate distinctivă pentru bunele practici este reprezentată de dreptul de proprietate asupra vehiculelor: dacă acestea sunt deținute colectiv (de către municipalitate, companie locală sau grup comunitar) sau dacă serviciile sunt dependente de un sistem de folosire partajată a vehiculelor sau de partajare a călătoriei (e.g. **Talybont Car Sharing**, GB). Pentru autoritățile publice care au bugete foarte restrictive, încurajarea

formelor de mobilitate partajată menționate poate oferi o modalitate oportună de îmbunătățire a gamei de servicii de mobilitate pentru persoanele din mediul rural, completând rețelele existente de transport public. Printre bunele practici care implică utilizarea unor vehicule aflate în proprietate privată se regăsește și **Sopotniki (SI)**, care oferă servicii gratuite de transport dedicate vârstnicilor cu scopul de a avea o viață socială activă.

TALYBONT CAR SHARING (UK)

Schema este un bun exemplu de inițiativă pornită de la firul ierbii, care este condusă de către comunitatea locală pentru populația rezidentă locală. Aceasta încurajează o mai bună asumare în rândul localnicilor pentru a păstra inițiativa funcțională.

SOPOTNIKI (SI)

Serviciul avea 31 de voluntari în 2017, număr care a crescut până la 47 de șoferi voluntari activi în 2018, furnizând călătorii pentru 350 de utilizatori.

REZOPOUCE (FR)

Serviciul s-a extins rapid, de la 80 de localități participante în 2013 până la o valoare estimată de 2.000 de localități până la finalul anului 2020, acoperind 20% din teritoriul rural al Franței.

Ca urmare a rezultatelor inițiale ale proiectului

SMARTA, Comisia Europeană a extins programul SMARTA cu un proiect demonstrativ –

SMARTA2. Acesta își propune să implementeze soluții partajate de mobilitate în Tirolul de Est (Austria), Trikala (Grecia), Águeda (Portugalia) și Brașov (România). Aceste patru zone rurale din Europa, care cuprind geografii, populații și provocări de mobilitate variate, vor organiza diferite servicii partajate de mobilitate, interconectându-le cu oferta de transport public existentă, pentru a îmbunătăți gama de opțiuni de mobilitate disponibile rezidenților locali. Proiectul SMARTA 2 va genera bune practici suplimentare importante și o acoperire geografică mai extinsă pentru proiectul principal SMARTA.

Este nevoie de o nouă viziune pentru zonele rurale din Europa, bazată pe creșterea rolului comunităților, dezvoltarea bazei locale de cunoaștere și stabilirea unor obiective clare în termeni de ținte de dezvoltare durabilă și de mediu. Mobilitatea rurală este unul dintre principalele instrumente pentru sporirea accesibilității la servicii și a „libertății” de mișcare, conducând la scăderea riscului de excludere socială pentru anumite grupuri de cetățeni și de depopularea zonelor rurale.

Mobilitatea rurală și serviciile de transport asociate au un impact direct asupra dezvoltării generale a zonelor și regiunilor rurale. Demonstrarea valorii, impactului și fezabilității mobilității rurale poate reprezenta cheia pentru obținerea unor beneficii pe termen lung pentru comunități. În acest sens, este important să fie definite servicii de transport care iau în considerare nevoile diferitelor zone sau grupuri sociale și care integrează serviciile partajate de mobilitate cu transportul public.

MESAJ CHEIE

„Este timpul să actionăm acum! Mobilitatea rurală are nevoie de mai multă atenție deoarece este un element critic pentru sustenabilitatea generală a zonelor rurale.”

Cum ar trebui îmbunătățite politicile europene?

Mobilitatea rurală are nevoie de o susținere puternică la nivel de politici publice. Deși unele state membre și-au stabilit un cadru specific pentru mobilitate rurală, atât la nivel european cât și la nivelul Statelor Membre există în general o lipsă a politicilor relevante și a planurilor de intervenție aferente pentru mobilitate rurală.

Uniunea Europeană poate juca un rol major, prin încurajarea statelor membre să formuleze politici de mobilitate pentru zonele rurale, cu scopul de a produce rezultate mai bune pentru mobilitatea rurală. Identificarea celor mai potrivite căi pentru a stabili și atinge obiectivele și țintele propuse ar rămâne la latitudinea fiecărui stat membru.



De asemenea, UE poate facilita acțiunile de preluare și implicare a statelor membre în dezvoltarea cadrului general privind mobilitatea rurală, așa cum se întâmplă pentru alte sectoare sau pentru alte domenii ce țin de mobilitate/transport (mobilitate urbană durabilă, sisteme inteligente de transport etc.).

Instituțiile europene pot pregăti ghiduri și directive specifice, dacă/unde este cazul, privind mobilitatea partajată și transportul public în zonele sau regiunile rurale.

Recomandări:

1

UE ar trebui să încurajeze statele membre să dezvolte și să adopte politici pentru mobilitate rurală, cu obiective și ținte specifice, și să dezvolte planuri de implementare și finanțare. UE stabilește doar obligațiile și cadrul general, iar statele membre dezvoltă politicile și planurile care se potrivesc cel mai bine pentru teritoriul lor.

2

Având în vedere limitările actuale privind expertiza și experiența în domeniu, este necesar un efort la nivel european pentru îndrumare, metodologie, instrumente și expertiză. În plus, pentru a facilita preluarea și a reduce greșelile, este importantă diseminarea rezultatelor fundamentate de practică.

3

Facilitarea mecanismelor financiare adecvate la nivel european, pentru dezvoltarea serviciilor de mobilitate rurală ca parte a sistemului general de transport. Diferite abordări sau căi de acțiune pot fi definite la nivel european pentru a încuraja statele membre să finanțeze furnizarea serviciilor de mobilitate rurală (precum serviciile partajate sau cele convenționale).

4

Finanțarea programelor cu rol demonstrativ dedicate serviciilor de mobilitate rurală poate fi folosită ca un instrument important pentru avansarea conceptului de Sat Inteligent (Smart Village). Această abordare ar oferi susținere domeniului mobilității rurale, similar cu susținerea primită de domeniul mobilității urbane în ultimele decenii.

5

Bunele practici inspiră. Împărtășirea rezultatelor obținute de inițiative de succes poate reprezenta un aspect cheie pentru obținerea susținerii politice și pentru deblocarea fondurilor.

În multe state membre UE, planificarea mobilității pentru zonele rurale nu beneficiază de un cadru dedicat la nivel național. De obicei, mobilitatea rurală este inclusă la modul general sub umbrela diferitelor cadre de planificare la nivel național, care e posibil să nu abordeze suficient probleme specifice. Dificultățile în coordonarea serviciilor de transport rural care răspund nevoilor diferitelor grupuri țintă pot agrava problema excluziunii sociale.

Este esențial un cadru de reglementare specific și concentrat pe subiectul mobilității și serviciilor de transport rurale. Un astfel de cadru ar trebui să stabilească obiective clare și bine definite. De asemenea, cadrul trebuie să prevadă atât formele actuale, cât și cele emergente de mobilitate rurală partajată.

Recomandări:

1

Este nevoie de un cadru de politici și de planificare dedicate mobilității rurale la nivel național; acesta ar trebui să susțină în mod specific planificarea mobilității în zone rurale. Un astfel de cadru ar crea oportunitatea de a stabili ținte naționale, de a alocă responsabilități specifice și de a dezvolta mecanismele financiare necesare pentru a atinge nivelurile de mobilitate dorite.

2

Dezvoltarea unui cadru pentru politicile de mobilitate rurală asigură consecvență la nivelul întregului teritoriu național, fiind important în mod special pentru reducerea disparităților regionale în cazul acelor state membre care au un nivel ridicat de autonomie regională (e.g. Belgia, Germania, Spania).

3

Creșterea coordonării și integrării serviciilor de mobilitate în zonele rurale poate avea beneficii semnificative. Instituțiile naționale care coordonează serviciile de mobilitate rurală din diferite zone reprezintă o oportunitate de a oferi servicii integrate care răspund mai bine nevoilor comunităților și de a reduce activitățile sau responsabilitățile care se suprapun în vederea optimizării fondurilor și resurselor.

4

Autoritățile naționale ar putea fi mai active în actualizarea cadrului de reglementare, pentru a putea fi furnizate servicii de mobilitate rurală în diferite forme, inclusiv servicii rurale emergente de partajare a cursei. Autoritățile naționale pot asigura susținere financiară pentru dezvoltarea și operarea serviciilor și pot crea contextul pentru a crește coordonarea și integrarea serviciilor specifice de mobilitate partajată cu rețeaua de transport public convențional.

Comunitățile locale știu cel mai bine care este tipul de transport de care au nevoie; este de așteptat ca aceste comunități să planifice și să implementeze în mod proactiv scheme de mobilitate rurală specifice care răspund în cel mai bun mod nevoilor lor particulare. Acesta ar putea fi un proces fără obstacole, cu condiția să fie disponibile recomandări europene și naționale, să fie stabilit un cadru de politici și de planificare

adecvat și să existe surse de finanțare predictibile. Schemele de mobilitate rurală ar trebui să fie dezvoltate cu o „mentalitate rurală”. Nu există nici o certitudine că practicile consacrate pentru mediul urban vor fi de succes și pentru mediul rural. Transferul oricăror bune practici de la orice alte scheme de succes este încurajat.

Recomandări:

1

Revitalizarea rețelelor convenționale de transport cu autobuzul în zone rurale poate fi realizată dacă serviciul este replanificat având la bază o bună înțelegere a nevoilor utilizatorilor. Spirala declinului unor astfel de servicii poate fi oprită și inversată prin creșterea fiabilității călătoriei și a confortului pasagerilor.

2

Diferitele servicii flexibile de transport, inclusiv mobilitatea partajată, sunt soluții care pot îmbunătăți gama serviciilor de mobilitate pentru locuitorii din zonele rurale. Acest lucru poate fi obținut fie prin suplimentarea actualelor rețele de transport public, cum este cazul mobilității partajate, fie prin introducerea unor alternative mai eficiente din punct de vedere financiar decât serviciile de transport public convențional, cu autobuzul, cum este cazul serviciilor DRT.

3

Scalarea geografică și agregarea resurselor reprezintă o bună oportunitate pentru autoritățile locale să folosească resursele financiare și umane în comun și să coopereze pentru furnizarea unei oferte coordonate de mobilitate și transport pentru comunitate. Această abordare se dovedește foarte utilă pentru cazurile în care în care astfel de servicii nu ar fi putut fi dezvoltate de autorități individuale.

4

Unirea forțelor și a schemelor de finanțare poate contribui la satisfacerea nevoilor fundamentale de mobilitate, asigurând resurse financiare suficiente, dar și potențialul de a exploata canale de marketing suplimentare. O astfel de inițiativă comună poate fi realizată între autoritatea de transport și alte departamente publice (servicii sociale, sănătate, educație) care au responsabilități legate de mobilitate.

5

Soluțiile TIC facilitează colectarea de date, monitorizarea operării serviciului, planificarea deplasărilor intermodale, plata integrată, informarea în timp real și evaluarea indicatorilor cheie de performanță (KPI) ai serviciului. Deși soluțiile avansate de TIC nu pot garanta singure succesul soluțiilor de mobilitate convenționale sau partajate, introducerea instrumentelor, platformelor și aplicațiilor TIC poate susține dimensiunea operațională și îmbunătăți nivelul de performanță. Acestea pot facilita, de asemenea, coordonarea între diferite servicii și integrarea cu rețeaua de transport public și alte scheme de mobilitate rurală partajată.



Având în vedere diversitatea experiențelor rurale din statele membre ale UE, este clar că nu există o soluție unică pentru a rezolva problemele mobilității rurale și, tocmai de aceea, este nevoie să aducem laolaltă toți actorii relevanți, de la toate nivelurile, pentru a înțelege cum se poate îmbunătăți mobilitatea rurală și pentru a dezvolta o nouă viziune pentru mobilitatea rurală.

Mobilitatea rurală presupune un mod diferit de a gândi lucrurile decât mobilitatea urbană. În acest context, relaționarea cu actorii relevanți este o componentă cheie a proiectului SMARTA. Scopul activităților de relaționare din cadrul SMARTA este acela de ne angaja în mod activ într-o conversație cu cei mai relevanți actori din domeniul mobilității rurale. Politicieni, operatori de transport public, diferiți furnizori de servicii sau produse de mobilitate ar trebui să se alăture efortului comun de a înțelege cum se poate dezvolta o nouă viziune pentru mobilitatea rurală. SMARTA a inițiat formarea unei rețele de actori relevanți, care au început să discute principalele aspecte care ar putea contribui la modelarea elementelor de bază pentru o nouă viziune europeană cu privire la mobilitatea rurală.

Evenimentul „**Time to Rethink Rural Mobility**”, organizat de consorțiul SMARTA în Bruxelles în 30-31 ianuarie 2019, a pus bazele acestei discuții⁹. În timpul evenimentului, au fost puse în discuție elementele care dau naștere unor inițiative de mobilitate rurală de succes, de la aspecte sociale, de politici sau de finanțare, până la soluții TIC.

La eveniment a fost prezentă o gamă largă de actori relevanți și instituții: Comisia Europeană (DG MOVE, DG AGRI, DG REGIO), Parlamentul European, Rețeaua Europeană pentru Dezvoltare Rurală (ENRD), Comitetul European al Regiunilor (CoR), Conferința Regiunilor Periferice Maritime (CPMR), rețeaua POLIS, ERTICO – ITS Europe/ MaaS Alliance, furnizori de servicii de mobilitate (Taxistop, Autodelen, Newbility, Mobility Carsharing), agenții de mobilitate și agenții regionale.

Participanții s-au concentrat pe posibilele modificări care ar avea un impact pozitiv asupra situației actuale a mobilității rurale. Consensul general a fost legat de nevoia definirii unei viziuni pentru mediul rural, a discutării viitorului populației rurale și a rolului jucat de zonele rurale. O astfel de viziune odată agreată va impulsiona dezvoltarea de politici și va deschide calea pentru programe și alocări de resurse dedicate. Este singura abordare care ar putea conduce la beneficii pe termen lung privind transportul durabil și partajat pentru comunitățile rurale. Principala concluzie agreată de către toți participanții este aceea că **acum este timpul să acționăm pentru mobilitatea rurală.**

⁹ Dacă doriți să aflați mai multe despre activitățile de relaționare cu actorii relevanți ale SMARTA, urmați acest link: <https://ruralsharedmobility.eu/workshops>.



Pentru mai multe informații relevante și date pentru a sprijini mobilitatea partajată rurală, vă rugăm să accesați pagina web a proiectului SMARTA

www.ruralsharedmobility.eu

și să consultați în detaliu rezultatele SMARTA de până acum:

Un set complet de fișe informative de țară (Insight Papers), dezvoltate pentru fiecare dintre statele membre UE-28 și, de asemenea, câteva țări învecinate (Albania, Macedonia, Moldova, Norvegia), precum și câteva țări din afara Europei pentru referință (Canada, Australia).

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

32 de bune practici (Good Practices) care acoperă diferite tipuri de servicii de transport public și de mobilitate partajată și care prezintă o serie de informații (scheme de transport, grupuri țintă, finanțare/stimulente, implicarea comunității/autorităților etc.) au fost analizate și prezentate utilizând același format.

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

Raport cu privire la primul workshop SMARTA, „Time to Rethink Rural Mobility”, desfășurat în Bruxelles, în perioada 30-31 ianuarie 2019.

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

Raport SMARTA despre bune practici cu privire la mobilitatea rurală.

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

Cadrul de evaluare SMARTA își propune să ghideze siturile de experimentare SMARTA2 în dezvoltarea procesului de evaluare a măsurilor care urmează să fie puse în aplicare în perioada 2019-2020.

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

Cele mai relevante resurse, idei și informații din proiecte similare.

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



IMPLICĂ-TE!

Alătură-te rețelei SMARTA!

Consortiul SMARTA are plăcerea de a te invita să nominalizezi reprezentanții interesați de domeniul mobilității rurale ai organizației sau proiectului pe care le reprezinți pentru a se alătura rețelei de părți interesate.

Dacă activitățile și rezultatele acestui proiect îți stârnesc interesul, devenind parte din rețea vei avea acces la informațiile colectate până în acest moment, precum și la rezultatele și recomandările generate de activitățile principale ale proiectului. Te vom ține la curent cu privire la workshop-urile și evenimentele organizate în cadrul proiectului și îți vom oferi oportunitatea de a interacționa cu actori relevanți din domeniul mobilității rurale. Este, de asemenea, o oportunitate pentru noi să-ți ascultăm părerea și să încorporăm descoperirile și punctele tale de vedere în activitățile noastre.

SĂ ȚINEM LEGĂTURA!

www.ruralsharedmobility.eu

info@ruralsharedmobility.eu

Pentru mai multe informații, nu ezita să contactezi coordonatorii de proiect, din partea MemEx:

Giorgio Ambrosino - giorgio.ambrosino@memexitaly.it

Brendan Finn - brendan.finn@memexitaly.it

Andrea Lorenzini - andrea.lorenzini@memexitaly.it

Sau managerii de comunicare ai proiectului, din partea EIP:

Lucia Cristea - lucia.cristea@eiproject.eu







SMARTA
smart rural transport areas