



SMARTA
smart rural transport areas

Mobilitatea rurală contează

Perspective din SMARTA



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”)

Mobilitatea rurală contează: Perspective din SMARTA

Autori:

Consortiul SMARTA

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:

Iolanda Moldoveanu, Teodora Stoica și Lucian Zagan (EIP)

Editare și design:

European Integrated Projects

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.

Mobilitatea rurală contează

Perspective din SMARTA

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



Acest proiect este finanțat
de către Uniunea Europeană



PROIECTUL SMARTA ÎN CÂTEVA CUVINTE

SMARTA reprezintă una din cele mai interesante inițiative promovate de către Uniunea Europeană în ceea ce privește mobilitatea rurală. Proiectul a urmărit să înțeleagă rolul, relevanța și potențialul serviciilor de transport adaptabile la cerere (Demand-Responsive Transport / DRT) și a celor de mobilitate partajată, integrate cu transportul public, în zonele rurale Europene.

Despre ce este SMARTA?

Proiectul SMARTA s-a concentrat pe mobilitatea rurală, cu precădere pe mobilitatea rurală partajată. Serviciile de transport rural din Europa se află în acest moment sub presiune datorită unui cumul de factori care includ măsuri de austeritate, schimbări demografice, precum și conectivitatea slabă din punct de vedere al infrastructurii.

Absența unei game diversificate de servicii de mobilitate a condus către dependența de automobil a zonelor rurale. Inevitabil, efectul este acela că cei care nu dețin mașini proprii depind de locuitorii cu mașini pentru a se putea deplasa, ceea ce înseamnă că aceștia au posibilități reduse de a participa activ în societate. Încă de la începuturile sale, în 2018, proiectul SMARTA s-a concentrat pe a exploata politicile și soluțiile existente de mobilitate în zonele rurale din Europa și pe a explora modalități de a sprijini mobilitatea partajată, interconectată cu transportul public.



OBIECTIVELE SMARTA

Proiectul și-a propus să ofere o îndrumare competentă decidenților politici, autorităților locale și experților pentru a dezvolta politici corespunzătoare și soluții operaționale eficiente în ceea ce privește mobilitatea rurală. Cadrul de îndrumare viza să le ofere acestora posibilitatea:

- ✓ Să dezvolte o nouă viziune pentru mobilitatea rurală la nivel local, regional și național;
- ✓ Să definească obiective specifice și măsurabile pentru mobilitatea rurală;
- ✓ Să opereze într-un cadru de evaluare dedicat pentru mobilitatea rurală;
- ✓ Să aloc responsabilități și obligații specifice pentru a atinge obiectivele de mobilitate rurală identificate.



ACTIVITĂȚILE SMARTA

O analiză a mobilității rurale la nivel European

SMARTA a oferit oportunitatea unei analize cuprinzătoare a provocărilor în materie de mobilitate în zonele rurale, incluzând piața și contextul de dezvoltare a politicilor în toate cele 28 de țări Europene (plus câteva alte state din SEE, America de Nord sau Australia). Consorțiul proiectului a profilat pentru fiecare țară analizată cadrul (instituțional, de reglementare, organizațional, financiar etc.) în care sunt dezvoltate soluțiile de mobilitate rurală partajată, precum și politicile aferente (la nivel național sau regional). Aceasta reprezintă o cartografiere factuală a situației curente, lucru ce nu a mai fost făcut anterior.

Creșterea gradului de cunoaștere cu privire la mobilitatea rurală sustenabilă

O cercetare a fost inițiată pentru a identifica o serie de bune practici, atât actuale cât și emergente, iar nivelul lor de inovație a fost apreciat. În paralel, SMARTA a inițiat o colaborare cu un număr de locații pilot, pentru a implementa și testa o serie de soluții de mobilitate rurală partajată. Activitățile pilot oferă oportunitatea de a examina eficiența, impactul și potențialul unor soluții noi, îmbunătățite sau extinse. Scopul este acela de a dobândi o înțelegere profundă a principalelor rezultate, a lecțiilor învățate și a problemelor ce țin de transferabilitatea unor soluții diverse de mobilitate.

Creșterea gradului de conștientizare cu privire la nevoile și soluțiile de mobilitate rurală

Una dintre activitățile cheie ale proiectului SMARTA a constat în inițierea unui dialog cu actorii relevanți din domeniul mobilității rurale. Au fost dezvoltate legături de colaborare cu alte proiecte din sfera mobilității rurale și a accesibilității, precum și cu inițiative sau organizații relevante în acest domeniu. Rețeaua de actori din domeniul mobilității rurale SMARTA a jucat un rol important în asigurarea condițiilor pentru validarea activităților din cadrul proiectului, pentru a obține promovarea pe scară largă a rezultatelor SMARTA și pentru a crește gradul de conștientizare asupra problemelor legate de mobilitatea rurală. În plus, au fost dezvoltate multiple instrumente de diseminare și comunicare, incluzând pliante, broșuri, un website informativ și canale de social media foarte active.

ETAPELE PROIECTULUI SMARTA

E TIMPUL SĂ REGÂNDIM MOBILITATEA RURALĂ



- ✓ Identificarea problemelor mobilității rurale;
- ✓ Înțelegerea cadrelor și a politicilor existente;
- ✓ Stabilirea unei rețele de actori relevanți în domeniul mobilității rurale din toată Europa.

E TIMPUL SĂ ACȚIONĂM PENTRU MOBILITATEA RURALĂ

- ✓ Identificarea soluțiilor existente și a componentei lor inovatoare;
- ✓ Studiarea exemplurilor de bune practici și înțelegerea factorilor de succes;
- ✓ Selectarea locațiilor pilot, monitorizarea și testarea soluțiilor de mobilitate partajată;
- ✓ Colaborarea apropiată cu actori relevanți din toată Europa pentru o mai bună înțelegere a fezabilității soluțiilor.



MOBILITATEA RURALĂ CONTEAZĂ



- ✓ Studiarea rezultatelor soluțiilor de mobilitate partajată implementate în locațiile pilot;
- ✓ Aprecierea nevoilor actorilor relevanți pentru implementarea unor politici exhaustive, care să acopere toate zonele rurale din Europa;
- ✓ Formularea unor recomandări de politici.

01



„Pactul Ecologic European reprezintă o oportunitate de a reforma întregul sistem de transport, pentru a-l face sigur, sustenabil, cu un cost rezonabil și accesibil tuturor. Asta presupune o nouă viziune pentru zonele rurale.”¹ **Ciaran Cuffe (Comisia TRAN, Parlamentul European).**

E TIMPUL SĂ RE GÂNDIM MOBILITATEA RURALĂ

¹ Citatul face parte din intervenția lui Ciaran Cuffe în cadrul conferinței finale SMARTA, decembrie 2020. Puteți viziona înregistrarea conferinței urmând acest link: <https://bit.ly/3bZVUEo>

Este important să punem în discuție opinia răspândită că în mediul rural toți locuitorii dețin o mașină. Acest lucru este, cu siguranță, neadevărat. Sunt mulți cei care nu pot conduce, fie din cauza vârstei, a stării de sănătate sau a aspectelor materiale. În cazul în care există o mașină per familie, când aceasta este utilizată de către unul din membri, ceilalți nu vor avea acces la ea. Iar familiile cu venituri mici este posibil nici să nu dețină o mașină. În absența transportului public funcțional sau a soluțiilor de mobilitate partajată, mulți locuitori ai zonelor rurale nu se pot deplasa, ceea ce le limitează considerabil participarea în societate, potențialul de câștig financiar și contribuția la economie. Dincolo de acest cost uman, mulți vor alege să părăsească zonele rurale, punând și mai multă presiune pe facilitățile rămase în aceste zone.

O SEAMĂ DE CONCLUZII S-AU IMPUS ÎN URMA ACESTEI CERCETĂRI EFECTUATE ÎN ACEST STADIU:

Există mai multe probleme legate de mobilitatea rurală. Diverse aspecte ce țin de furnizarea serviciilor de transport au fost identificate: acces sau conectivitate limitate, distanțe mai lungi, lipsa transportului public și/sau a alternativelor la mașina personală, lipsa surselor de finanțare pentru scheme de mobilitate. Tiparele specific rurale de utilizare a terenului (expansiunea urbană, regiuni cu localități și populație dispersate, lipsa planificării teritoriale pentru zone rurale) reprezintă un factor important care rezultă într-un grad ridicat al dependenței de mașină pentru populația rurală, iar împreună cu infrastructura nedezvoltată și lipsa transportului public conduc spre accesibilitate și conectivitate reduse. Lipsa accesibilității se traduce în lipsa accesului la diverse servicii. Aceste servicii nu se reduc la mobilitate și cuprind servicii publice precum poșta, servicii de sănătate, dar și magazine alimentare sau non-alimentare, farmacie, saloane de frizerie sau coafură, baruri și altele.

Stadiul E timpul să regândim mobilitatea rurală a proiectului SMARTA a avut ca obiectiv identificarea provocărilor specifice ale mobilității rurale și înțelegerea cadrului existent în care sunt dezvoltate politicile rurale în țările europene



Există diferențe reale între diferite tipuri de zone rurale, regiuni și state membre. În unele regiuni, zonele rurale pot fi caracterizate de prezența cetățenilor cu un venit mare, în vreme ce în altele se poate regăsi un număr mare de familii cu posibilități materiale reduse. Regiunile muntoase sunt foarte diferite de zonele de coastă. Pentru unele zone, problema este generată chiar de poziționarea îndepărtată. În alte zone există provocări topografice, nevoi de conservare sau aspecte cu caracter sezonier, de exemplu cauzate de turism. Această diversitate face imposibilă o abordare unică, care să funcționeze pentru toate zonele.

Toți locuitorii zonelor rurale sunt afectați, direct sau indirect, de lipsa mobilității. Însă există un număr de categorii vulnerabile care resimt mai puternic această problemă: vârstnicii, persoanele cu dizabilități, familiile cu venituri reduse sau cei fără venituri, părinții singuri, adolescenții, imigranții, nou-veniții într-o zonă sau cei care se confruntă cu o criză neașteptată.

Deficitul de mobilitate în zonele rurale inhibă și dezvoltarea altor strategii sectoriale pentru zonele și regiunile rurale. Desigur, elementele principale care sunt inhibitate de lipsa mobilității rurale sunt viața și dezvoltarea (economică) a comunităților locale. Strategiile ce privesc alte sectoare (de exemplu, serviciile sociale sau de sănătate) ignoră adesea nevoia de transport, lipsa mobilității limitându-le de fapt eficiența. Existența opțiunilor de transport este importantă și pentru companiile private, pentru a atrage potențiali angajați. Folosirea în exces a automobilului personal în zonele rurale rezultă în dispariția unor servicii, deoarece mobilitatea auto face posibilă utilizarea serviciilor situate relativ departe.

Un cadru de dezvoltare a politicilor de mobilitate rurală, în sensul unui cadru care recunoaște și este conceput în mod specific pentru mobilitatea în zonele rurale, lipsește în majoritatea statelor membre UE-28. În țările sau regiunile unde există cadre instituționale, de reglementare și financiare bine dezvoltate, acestea tind să se concentreze pe mediul urban și să prioritizeze proiectele mari de infrastructură și proiectele urbane în locul celor de transport rural.

Cadrul legislativ inhibă adesea inovația în mobilitatea rurală, când ar trebui mai curând să sprijine inițiativele locale și să abileze comunitățile locale pentru a schimba lucrurile și a găsi soluții. Spre exemplu, felul în care transportul public este reglementat în multe țări exclude soluțiile de mobilitate partajată sau serviciile la cerere.





O NOUĂ VIZIUNE ESTE NECESARĂ

Cartografierea cadrelor și a practicilor existente în țările UE-28 a făcut evidentă nevoia de a regândi mobilitatea rurală. Există o nevoie clară de a dezvolta o nouă viziune și un nou cadru pentru politicile de mobilitate rurală, având în vedere îmbunătățirea acesteia și cu scopul de a aduce beneficii pe termen lung.

În mod ideal, pentru a genera un impact semnificativ, ar trebui să existe schimbări ale cadrelor de dezvoltare a politicilor la nivel înalt și, pentru ca acest lucru să fie fezabil, este nevoie ca aceste schimbări să fie atractive din punct de vedere politic, dat fiind că politicienii au nevoie să vadă beneficiile pentru a se implica.

Mobilitatea rurală trebuie să devină o prioritate pentru a permite dezvoltarea de inițiative; acest lucru ar oferi o direcție și motivație la nivel local și național, implementarea fiind gestionată la nivel național sau subnațional.

MESAJ CHEIE:

Există o nevoie clară pentru o nouă viziune și un nou cadru pentru dezvoltarea politicilor de mobilitate rurală.

Pentru o descriere detaliată a rezultatelor din primul stadiu al proiectului, vă invităm să citiți prima broșură SMARTA:

<https://bit.ly/3tyyFqX>



„SMARTA ne-a ajutat să ne consolidăm expertiza, sau să dezvoltăm expertiză, de care avem nevoie pentru a înțelege cum pot fi oferite servicii de mobilitate eficiente în zonele rurale. Și proiectul a demonstrat scheme de mobilitate de succes. [...] De asemenea, acesta ne-a ajutat să dobândim o mai bună înțelegere a cadrelor de dezvoltare a politicilor existente la nivel național și regional.”² **Isabelle Vandoorne** (DG MOVE, Comisia Europeană)

E TIMPUL SĂ ACȚIONĂM PENTRU MOBILITATEA RURALĂ

² Citatul face parte din intervenția lui Isabelle Vandoorne în cadrul conferinței finale SMARTA, decembrie 2020. Puteți viziona înregistrarea conferinței urmând acest link: <https://bit.ly/3bZVUEo>

SMARTA și-a propus să dezvolte baza de cunoaștere privitoare la mobilitatea rurală sustenabilă prin identificarea și evaluarea soluțiilor de mobilitate partajată implementate sau în curs de implementare în diverse zone rurale ale Europei, analiza aspectelor care facilitează sau a barierei în implementarea pe scară largă a soluțiilor de mobilitate rurală partajată, precum și aprecierea potențialului de transferabilitate a diverselor soluții de mobilitate rurală partajată. **Un număr semnificativ de bune practici a fost identificat, din diferite țări europene și nu numai, cum se poate observa în figura de mai jos.**

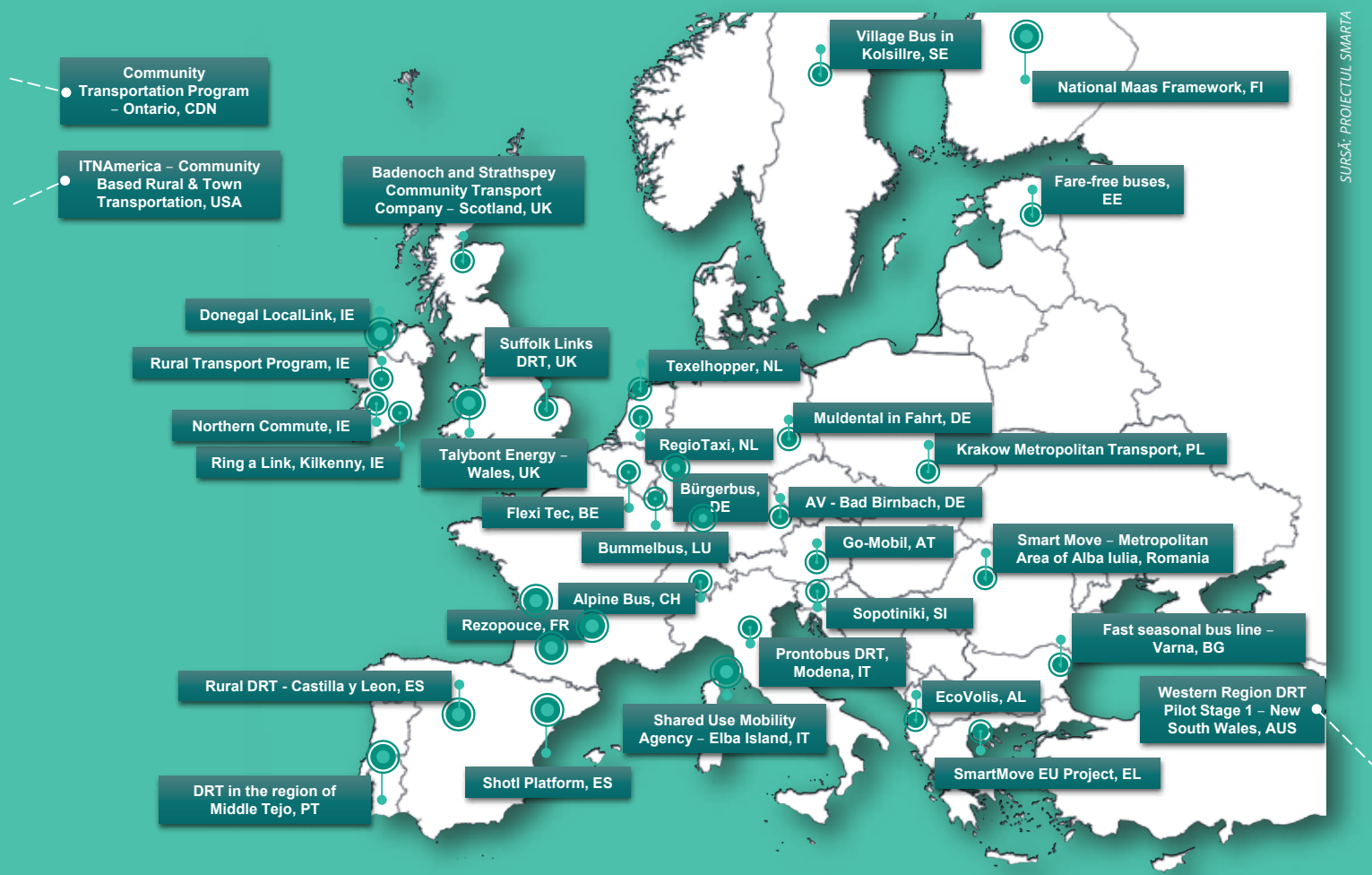


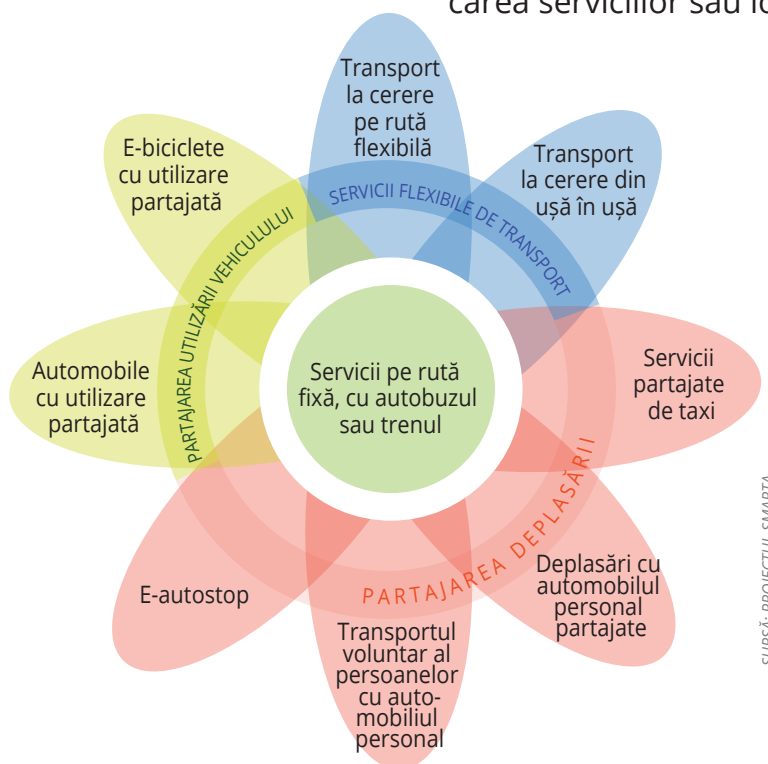
Figura 1: Harta bunelor practici și a soluțiilor demonstrate în SMARTA

O MULTITUDINE DE SOLUȚII DE MOBILITATE

Este transportul public pe rută fixă cu autobuzul singura soluție de transport ce poate fi oferită locuitorilor zonelor rurale?

Multitudinea de bune practici identificate arată că există o mare diversitate de soluții și modalități de a oferi transport public, adaptate contextual specificității teritoriale și nevoilor rezidenților. Serviciile de transport flexibil cu microbuzul, transportul la cerere din ușă în ușă cu opriri „virtuale”, serviciile taxi partajate și deplasările cu automobilul individual partajate sunt doar o parte dintre soluțiile care pot contribui la mobilitatea persoanelor din zonele rurale.³

Un serviciu de mobilitate este de regulă format din serviciul „fizic”, suplimentat cu furnizarea de servicii „virtuale” care facilitează accesul la acesta. Serviciul fizic poate fi clasificat în funcție de modul de transport: transport public convențional, transport în comun flexibil sau servicii partajate (partajare a deplasării sau a utilizării vehiculului). Figura de mai jos prezintă o clasificare a acestor servicii. Serviciile virtuale pot include platforme pentru a comanda sau a rezerva, platforme care oferă informații cu privire la serviciile de transport, pentru achiziționarea biletelor (servicii B2C) sau operațiuni de back-office precum monitorizarea și planificarea serviciilor sau localizarea flotei etc.



SURSA: PROIECTUL SMARTA

Figura 2: Tipologia serviciilor de mobilitate rurală partajată identificate

³ broșură prezintă un număr limitat dintre soluțiile identificate și analizate, cu scop de ilustrare. Rapoartele dedicate bunelor practici identificate pot fi consultate aici: <https://bit.ly/3ltW4XM> și descrierile demonstrațiilor SMARTA și SMARTA 2 aici: <https://bit.ly/30W09un>

SERVICII FLEXIBILE DE TRANSPORT

Transportul la cerere (Demand-Responsive Transport / DRT) se referă la serviciile de transport programate pentru preluarea și transportarea pasagerilor în conformitate cu nevoile lor. Acestea pot lua forma unor servicii DRT cu rute flexibile sau din ușă în ușă. Aceste tipuri de servicii sunt văzute ca soluții intermediare de transport care acoperă spațiul larg dintre taxi și transportul public convențional.

În ultimele două decenii, au existat multiple inițiative de implementare a unor servicii DRT în zonele rurale, în diverse forme și în contexte diferite. Acest lucru indică faptul că serviciile de transport la cerere ar putea reprezenta principalul model pentru mobilitatea rurală partajată, în special dacă acestea sunt bine coordonate cu rețeaua de transport public convențional care operează în orașe și pe coridoare interurbane.

Capacitatea serviciilor de transport la cerere de a furniza transport eficient și la costuri rezonabile a fost mult îmbunătățită prin utilizarea tehnologiei. De exemplu, rutele pot fi complet dinamice și ajustate în timp real, pe baza traficului și a cererii, datorită unor algoritmi avansați ai software-ului care asigură punctualitate maximă pentru fiecare călătorie. De asemenea, serviciile sunt mai atractive, în special pentru tineri, datorită posibilității de a rezerva o călătorie prin intermediul unei aplicații mobile. Iar o rezervare se poate face cu până la 10 sau 15 minute în avans. Noi structuri organizaționale și modele de afaceri emerg, pentru o mai bună operare a acestor servicii.

În ciuda eficienței lor în contexte rurale și a potențialului ridicat, până în prezent serviciile DRT nu au fost implementate pe scară largă în Europa ca serviciu de transport public complementar. Cel mai frecvent tip de DRT sunt serviciile dedicate utilizatorilor vulnerabili, precum persoanele în vârstă sau cele cu dizabilități. Aceste servicii urmăresc obiective sociale, în special acela de combatere a exclusiunii sociale, și sunt extrem de apreciate de baza de utilizatori. Cu toate acestea, de cele mai multe ori ele funcționează mai curând ca o „plasă de siguranță” decât să caute să ofere o soluție de mobilitate pe scară largă pentru întreaga populație din zonele rurale.



SERVICII DE TRANSPORT PARTAJATE ȘI LA CERERE ÎN ZONELE CU CERERE MICĂ DIN CATALONIA, SPANIA

Un serviciu de transport partajat și la cerere a fost introdus în 2017-2018 în localitățile din Sant Cugat del Vallès și Vallirana, în zonele rurale din jurul Barcelonei. Acest serviciu acoperă zone periferice cu cerere redusă din ambele municipii. Serviciul folosește microbuze, iar stațiile de transport în comun situate pe rutele operate de autobuze sunt utilizate pentru îmbarcare și debarcare.

Aceste servicii au fost concepute ca substitut pentru serviciile ineficiente oferite anterior și au fost implementate utilizând platforma tehnologică pentru partajare Shotl, o platformă integrată care permite gestionarea serviciilor flexibile de transport și oferă beneficii importante pentru toți actorii implicați (operator de transport public, autoritate de transport public, clienți) prin intermediul unor interfețe dedicate. Algoritmi de învățare automată sunt utilizați pentru optimizarea programării, nu doar informații privitoare la cerere și trafic.

Informații detaliate aici: <https://bit.ly/30ZcxtG>

SERVICII PARTAJATE DE TAXI LA NIVEL REGIONAL – REGIOTAXI, OLANDA

Regiotaxi este în esență un serviciu de taxi regional care operează în mai multe regiuni din Olanda. Serviciul este în principal un serviciu din ușă în ușă care preia utilizatorii din punctul de origine (de exemplu, de acasă) și îi duce la destinație. Sistemul nu presupune opriri sau rute fixe. Alți călători pot fi de asemenea preluați pe parcurs, ceea ce înseamnă că Regiotaxi poate percepe prețuri mai mici decât serviciile convenționale de taxi cu care se află în concurență.



Regiotaxi este rezultatul unui acord de colaborare între mai multe municipalități care au realizat că există zone neacoperite de serviciile de transport public și că acest fapt are consecințe asupra mobilității localnicilor, inclusiv a celor din zonele rurale. Serviciul este orientat în special către cei cu acces redus la transport public și către persoanele cu dizabilități. Pentru autoritățile locale, costurile pentru oferirea unui astfel de serviciu sunt mai mari decât furnizarea de servicii convenționale de transport public în masă.

Informații detaliate aici: <https://bit.ly/3s2em4U>

SERVICII DRT PENTRU COMBATerea EXCLUZIUNII SOCIALE – RING A LINK, IRLANDA

Înființată în 2001 ca o organizație la firul ierbii pentru servicii de transport local axate pe combaterea excluziunii sociale, Ring a Link operează în prezent servicii de transport la cerere (DRT) zilnice și regulate, precum și servicii programate, extinzându-și aria de acoperire. Serviciul s-a dezvoltat devenind un centru comprehensiv de coordonare a transportului care operează în cinci unități administrative din Irlanda. Acesta operează în mod direct 23 de microbuze și contractează alte 10 microbuze zilnic. Ring a Link oferă în principal servicii DRT operate de microbuze și câteva servicii cu rută fixă. Toate serviciile sunt destinate uzului general, dar serviciile DRT sunt cu precomandă.

Serviciile DRT sunt programate în coordonare cu serviciile cu program sau rută fixe. Unele servicii sunt concepute ca rute secundare pentru a alimenta rutele principale de lung parcurs.

Viziunea Ring a Link adoptată în septembrie 2017 afirmă: „Aspirația noastră este aceea de a oferi servicii de transport rural de calitate care să conecteze utilizatorii acestora la servicii esențiale, asistență și la oamenii din comunitățile lor. Ne străduim să reducem izolarea persoanelor din zone rurale dispersate pe care le deservim facilitând participarea și conexiunea cu comunitățile.”

Informații detaliate aici: <https://bit.ly/310cH3K>

DRT INTEGRAT CU TRANSPORTUL PUBLIC CONVENȚIONAL – TRANSPORTE A PEDIDO, PORTUGALIA

Acest serviciu DRT este operat de taxiuri și este integrat cu serviciile convenționale de transport public pentru a satisface cererea dispersată din zonele periferice/rurale și din satele mici din regiunea Médio Tejo. Serviciile DRT au fost introduse pentru a integra oferta de transport public convențional cu principalele obiective de a oferi o soluție de transport fezabilă care să răspundă nevoilor nesatisfăcute în ceea ce privește flexibilitatea, acoperirea și interconectarea cu serviciile pe distanțe lungi și feroviare; de a reduce costurile operaționale; și de a optimiza aceste servicii în ceea ce privește diferitele zone deservite / scheme operate. Serviciile flexibile funcționează pe rute secundare ce alimentează rutele de lung parcurs operate cu autobuze sau trenuri.

O caracteristică extrem de relevantă prezentată de această bună practică constă în gestionarea diferitelor scheme / zone deservite printr-un centru de comandă comun (centralizat) ca soluție pentru optimizarea costurilor operaționale. Serviciul este gestionat de Comunidade Intermunicipal Médio Tejo, o asociație de localități și autorități publice, și aproximativ 30 de operatori de taxi sunt implicați în operarea acestuia.

Informații detaliate aici: <https://bit.ly/30ZLUVq>

SOLUȚII DE MOBILITATE PARTAJATĂ

Serviciile de mobilitate partajată includ atât servicii de partajare a deplasării (de exemplu, deplasări cu automobilul individual partajat sau e-autostop), cât și servicii de utilizare partajată a vehiculelor (de exemplu, servicii de utilizare partajată a autoturismelor sau a bicicletelor). Serviciile de partajare a deplasării permit agregarea cererii de mobilitate în vederea deplasării în comun, utilizând același vehicul (de exemplu, deplasări cu automobilul individual partajat) și/sau a utilizării aceluiasi serviciu (de exemplu, taxi) împreună cu alte persoane. Serviciile de utilizare partajată a vehiculelor permit călătorilor să folosească mijloce specifice de transport (bicicletă, automobil, trotinetă electrică etc.) fără a fi proprietarii acestora; totuși, utilizatorii trebuie să fie înregistrați.

Mobilitatea partajată poate reprezenta o parte esențială a soluției pentru rezolvarea problemelor de mobilitate în mediul rural, unde transportul public convențional are dificultăți în a satisface nevoile curente ale pasagerilor și unde oamenii sunt în mare măsură dependenți de mașina personală. Serviciile partajate pot aduce călătorii laolaltă pentru o deplasare mai eficientă, îmbunătățind opțiunile existente de mobilitate. Acestea permit gospodăriilor să reducă numărul de mașini pe care le dețin, îmbunătățind astfel condițiile pentru familiile cu venituri mici și medii. Există, de asemenea, un aspect mai larg de luat în considerare, important dintr-o perspectivă globală: mobilitatea partajată este esențială pentru a asigura sustenabilitatea sistemului de mobilitate.



BÜRGERBUSES ÎN BADEN-WÜRTTEMBERG, GERMANIA

Bürgerbus este un model de transport organizat comunitar care operează în diferite zone ale Germaniei. Fiecare implementare a acestui model este organizată local și adaptată la nevoile specifice. Acest serviciu este cel mai utilizat în Baden-Württemberg, Saxonia Inferioară și Renania de Nord-Westfalia. Serviciul este complementar serviciilor de transport public convenționale, oferind soluții de mobilitate partajată în acele zone rurale și îndepărtate și nedeservite sau slab deservite de servicii de transport public. Serviciile Bürgerbus sunt susținute financiar printr-o combinație de finanțare de stat și privată.

În operarea serviciului sunt implicați voluntari (șofer, administrare etc.). Datorită participării voluntare a cetățenilor, costurile cu personalul, care reprezintă în mod uzual cel puțin 60% din cheltuielile de funcționare, sunt reduse în mare măsură. Inițiativa Bürgerbus oferă un serviciu de transport sustenabil în care „cetățeni conduc pentru alți cetățeni”. Folosirea voluntarilor pentru conducerea vehiculelor și în îndeplinirea altor sarcini legate de serviciul de transport este punctul forte al acestui model.

Informații detaliate aici: <https://bit.ly/3s2F797>

REZO POUCE – AUTOSTOP ORGANIZAT, FRANȚA

Rezo Pouce este un serviciu organizat de autostop, inițiat în 2009 și care este acum utilizat acum în aproximativ 2.000 de localități din Franța, acoperind aproximativ 20% din zonele rurale. Acesta demonstrează potențialul comunităților locale de a se ajuta reciproc printr-un serviciu de autostop simplu și bine organizat, cu ajutorul Asociației Rezo Pouce. Rezo Pouce este utilizat pentru tot felul de deplasări, inclusiv navetă pentru muncă sau educație. Timpul mediu de așteptare este de 6 minute, 50% dintre călătorii fiind disponibile în mai puțin de cinci minute și 90% în mai puțin de zece minute.

Datorită tehnologiei informaționale moderne și unei proceduri simple de înregistrare, Rezo Pouce reușește să surmonteze dezavantajele autostopului clasic, cum ar fi o senzație subiectivă de nesiguranță și incertitudine, și consolidează avantajele acestuia, anume faptul că este un mod de transport rapid, convenabil și accesibil financiar. În plus, organizația din spatele serviciului folosește un model de guvernare inovator: o societate cooperativă care promovează interese colective.

Informații detaliate aici: <https://bit.ly/3vFalp7>

AGENȚIA PENTRU MOBILITATE CU UTILIZARE PARTAJATĂ DIN ELBA, **ITALIA**

Agencia pentru mobilitate cu utilizare partajată (SUMA-ElbaSharing) este un serviciu în curs de implementare pe insula Elba. Părți întinse ale insulei sunt majoritar rurale, cu munți pe partea de vest, câmpie în mijloc și dealuri pe partea de est. Agenția face posibilă gestionarea diferitelor servicii de mobilitate cu utilizare partajată într-un mod integrat cu transportul public/colectiv, centralizarea informațiilor privitoare la transportul public și la alte servicii de mobilitate existente pe insulă, coordonarea diversilor furnizori de servicii (în particular, operatori de servicii de închiriere de biciclete / trotinete / autoturisme / bărci), precum și colectarea și gestionarea datelor privind mobilitatea.

Conceptul inovator al SUMA constă în faptul că utilizatorii au un punct unic de acces la toate informațiile privitoare la oferta generală de mobilitate într-un mod coerent și eficient (tipuri de servicii, orar, tarife, modalități de acces, rezervare etc.) și în rolul său de intermediere pentru agregarea cererii de mobilitate și coordonarea diferitelor servicii cu utilizare partajată într-un mod integrat cu serviciile de transport public convenționale.

Informații detaliate aici: <https://bit.ly/38ZgrHb>



INTEGRAREA DEPLASĂRILOR PARTAJATE CU SERVICIILE DE TRANSPORT PUBLIC CONVENȚIONALE ÎN ZONA METROPOLITANĂ BRAȘOV, **ROMÂNIA**

Modelul de comportament în ceea ce privește mobilitatea al locuitorilor din Zona Metropolitană Brașov este previzibil. Majoritatea locuitorilor fac naveta din zonele rurale învecinate către orașul Brașov pentru a lucra, a studia sau pentru acces la serviciile de sănătate sau la activități de recreere. Iar din cauza deficitului ofertei de transport public în zonele rurale, aceștia se deplasează folosind autoturismul personal. Acest lucru a crescut exponențial presiunea asupra infrastructurii rutiere și asupra nivelurilor de trafic pe drumurile care leagă comunitățile rurale de centrul orașului Brașov și avut ca efect transformarea locurilor de parcare într-un bun cu valoare foarte ridicată.

Fiind parte din SMARTA 2, obiectivul Zonei Metropolitane Brașov este acela de a testa soluții de mobilitate adaptate contextului local în comunitățile rurale care fac parte din zona metropolitană. Accentul se va pune pe utilizarea serviciilor convenționale de transport public, în defavoarea autoturismelor private, în combinație cu alternative precum DRT, deplasări partajate, deplasarea cu bicicleta către stații intermodale de transport etc. Una dintre soluțiile specifice în curs de testare implică dezvoltarea unei platforme pentru partajarea deplasărilor bazate pe o aplicație mobilă și integrarea acesteia cu transportul public convențional. Partajarea deplasărilor reprezintă o modalitate sustenabilă de organizare a acestora, încurajând folosirea aceluiași vehicul de mai mulți pasageri, reducând astfel utilizarea autoturismelor.

Informații detaliate aici: <https://bit.ly/38ZZ2hH>

Pentru o analiză amănunțită asupra practicilor privind mobilitatea rurală colectate în cadrul proiectului, citește raportul SMARTA dedicat bunelor practici:

<https://bit.ly/3vHwCmh>



INTEGRAREA CU SERVICIILE CONVENȚIONALE DE TRANSPORT PUBLIC

Rețeaua de transport public convențional (cu traseu și orar fix) de autobuz și feroviar joacă un rol important în zonele rurale. Oferă coloana vertebrală a ofertei de mobilitate, fiind o rețea structurantă care conectează orașe, orașe și regiuni.

Cu toate acestea, nu ajunge peste tot. Multe sate și zone rurale sunt deservite numai dacă au norocul de a se întinde pe rutele care trec prin ele. Serviciile de transport orientate spre sate și zone rurale sunt de obicei nerentabile. Aceste servicii au fost reduse treptat de-a lungul timpului, atât ca răspuns la reducerea activității în zonele rurale, cât și ca parte a măsurilor recente de austeritate.

Răspunsul pragmatic la această situație este îmbunătățirea conectivității de la sate și zone rurale la centrele de transport public. Serviciile de mobilitate flexibile și partajate pot juca un rol dublu: mai întâi, pentru a satisface nevoile locale de mobilitate; și în al doilea rând, pentru a furniza conexiuni la centrele și stațiile de transport public.



ORGANIZAREA COOPERATIVĂ A SERVICIILOR DE TRANSPORT PUBLIC ÎN PROVINCIIILE GRONINGEN ȘI DRENTHE, **OLANDA**

Provinciile Groningen și Drenthe și orașul Groningen au inițiat o colaborare pentru a aborda în mod colectiv contractarea serviciilor de transport public (cu autobuzul). Obiectivul Autorității de Transport Public care este rezultatul acestei colaborări este acela de a menține zonele rurale și urbane accesibile. În plus, transportul public trebuie să aibă un cost rezonabil atât pentru călători, cât și pentru autorități.

Strategia de planificare adoptată se bazează pe o rețea de hub-uri de mobilitate. În acest moment, 55 de astfel de hub-uri funcționează în cele două provincii. Această rețea de hub-uri este accesibilă pe o rază de 15 km față pentru toți utilizatorii. Serviciile de autobuz frecvente și predictibile sunt oferite în hub-uri.

Informații detaliate aici: <https://bit.ly/3tD6DKR>

TRANSPORT PUBLIC INTEGRAT PENTRU ALBA IULIA ȘI ZONA SA PERIURBANĂ, **ROMÂNIA**

Proiectul „Smart Move” oferă servicii de transport public integrate pentru Alba Iulia și zona sa periurbană, care include șapte localități rurale adiacente. Proiectul vizează asigurarea unei conexiuni mai bune rural-urban printr-un serviciu de transport public ce include un sistem integrat de informații, o schemă de tarifare și un orar de transport coordonat.

Proiectul a folosit o nouă abordare pentru planificarea transporturilor, dezvoltând o structură de cooperare inovatoare, preluând responsabilități de la autoritatea județeană și delegându-le unei asociații de autorități locale. Reorganizarea rațională a rețelelor rurale și urbane anterior separate, alături de investițiile în vehicule noi, a dus la o creștere cu 43% a numărului de deplasări efectuate.

Informații detaliate aici: <https://bit.ly/3r1F3Fv>



REORGANIZAREA COMPREHENSIVĂ A REȚELEI DE TRANSPORT PUBLIC – MULDENTAL IN FAHRT, GERMANIA

„Muldentail in Fahrt” este un proiect care a crescut în mod semnificativ oferta de transport public în fostul district Muldentail, la sud-est de Leipzig, în landul german Saxonia. Rețeaua de transport cu autobuzul a fost complet re proiectată și revitalizată. Acum rețeaua este clar ierarhizată, cu linii principale structurante și linii secundare cu capacitate mai mică. Frecvențele și numărul de stații au fost crescute: frecvența de operare a crescut, existând servicii la fiecare 1-2 ore; introducerea serviciilor dimineata devreme, seara târziu sau în weekend; 66 noi stații de autobuz. De asemenea, conexiunea cu rețeaua feroviară a fost optimizată.

Replanificarea atentă a dus la o îmbunătățire impresionantă a serviciilor de transport public: oferta de transport public/autobuz/km a crescut cu 25%, numărul de stații de autobuz a ajuns la 336, numărul de utilizatori ai transportului public a crescut cu 10% în șase luni, iar numărul de elevi și tineri care utilizează transportul public a crescut cu 30% în aceeași perioadă.

Informații detaliate aici: <https://bit.ly/200k7EQ>

PARTENERIATE REGIONALE PENTRU ZONE NEDESERVITE – ALPINE BUS, ELVEȚIA

Serviciul Alpine Bus își propune să ofere transport public acolo unde nu există servicii subvenționate prin reglementările naționale pe baza numărului de locuitori. În unele zone rurale, există o cerere dispersată și variabilă, generată în special de turism și activități de agrement. Serviciul este operat în 16 zone, toate zone rurale de munte în care cererea de mobilitate nu este viabilă financiar pentru oferte de transport convenționale. Alpine Bus este organizată ca o asociație care aduce împreună autorități publice și companii private, cu un consiliu de administrație național și o serie de parteneriate regionale.

Alpine Bus este organizată sub forma unei asociații naționale care aduce laolaltă parteneriate regionale locale. Serviciul este operat de parteneriatul local, iar nivelul național al asociației oferă cunoștințe și îndrumare. Serviciile de transport sunt finanțate de autoritățile publice și de sponsori privați. Nivelul contribuției publice este variabil (de la 10% la 70%), în funcție de serviciu și domenii.

Informații detaliate aici: <https://bit.ly/2P6kcnc>

Un aspect care trebuie menționat în legătură cu această multitudine de scheme și soluții de mobilitate este acela că, destul de adesea, cadrul de reglementare nu le recunoaște ca atare. Mai multă flexibilitate este necesară pentru a recunoaște schemele de mobilitate partajată. Iar atunci când serviciile de transport minimale sunt reglementate, acestea ar trebui să ia în considerare nu numai serviciile de transport public convenționale, ci și serviciile de mobilitate flexibile sau partajate.

ASPECTE CE ȚIN DE GUVERNANȚA MOBILITĂȚII RURALE

Lipsa serviciilor de mobilitate rurală este adesea rezultatul faptului că autoritățile locale rurale nu dispun de resurse financiare și umane suficiente pentru lansarea sau gestionarea unui astfel de serviciu. Scalarea geografică și consolidarea resurselor sunt esențiale pentru asigurarea unor sisteme de mobilitate fezabile care să acopere zonele rurale.

Cercetările efectuate în cadrul SMARTA au identificat câteva modalități de a depăși aceste bariere în vederea construirii unor sisteme de mobilitate rurală fezabile:

- ✓ Planificarea și finanțarea mobilității la nivel regional și asigurarea unei accesibilități minimale în întreaga regiune;
- ✓ Cooperarea între un centru urban principal și comunitățile rurale din jur cu scopul de a asigura servicii de mobilitate pentru zona funcțională;
- ✓ Cooperarea intercomunală orizontală pentru a asigura servicii de mobilitate în toate zonele implicate.



Planificarea și finanțarea mobilității la nivel regional și asigurarea unei accesibilități minime în întreaga regiune

Acesta poate fi un proces de sus în jos (top-down). De exemplu, ca urmare a Decretului privind accesibilitatea de bază adoptat recent de Guvernul Flamand, Flandra este împărțită în cincisprezece regiuni de transport. Unul dintre punctele cheie ale acestei reforme este acela de a da autorităților locale un cuvânt de spus în organizarea transportului public din propria regiune. De aceea, pentru fiecare regiune de transport, a fost înființat un Consiliu al Regiunii de Transport cu scopul de a îmbunătăți cooperarea interadministrativă, toate autoritățile locale făcând parte din acest consiliu, alături de reprezentanți ai diferiților actori relevanți pentru sistemul de mobilitate. Consiliile sunt responsabile pentru organizarea sistemului de transport public, inclusiv pentru elaborarea unui plan regional de mobilitate și definirea programelor și proiectelor de mobilitate regională în limitele acestui plan. Acest mod de organizare asigură o acoperire completă a teritoriului Flandrei, garantând accesibilitatea de bază pentru toți locuitorii săi.

Cooperarea între un centru urban principal și comunitățile rurale din jur cu scopul de a asigura servicii de mobilitate pentru zona funcțională

În multe alte cazuri, serviciile de transport public sunt oferite într-un mod integrat pentru zona funcțională a unui centru urban principal, incluzând mai multe comunități rurale. Acest tip de cooperare verticală permite transferul resurselor dinspre centrul urban principal către cooperarea intercomunală, ca recunoaștere a faptului că toate părțile beneficiază de pe urma navetismului pentru locuri de muncă și a altor forme de transfer economic. Spre exemplu, prin proiectul „Smart Move”, rețeaua de transport public din Alba Iulia, România acoperă, de asemenea, șapte comunități rurale adiacente.

Cooperarea intercomunală orizontală pentru a asigura servicii de mobilitate în toate zonele implicate

În alte cazuri, cooperarea intercomunală reprezintă un proces orizontal de jos în sus (bottom-up), în care un număr de autorități locale își pun în comun resursele pentru a asigura un nivel adecvat de servicii de transport. Autoritatea de transport public din Groningen și Drenthe este rezultatul unei colaborări între provinciile Groningen și Drenthe și orașul Groningen, cu scopul de a menține zonele rurale și urbane accesibile. Subregiunea Médio Tejo din Portugalia cuprinde cinci orașe de dimensiuni medii (20.000–45.000 de locuitori) și cinci orașe mici (cu populație sub 15.000 de locuitori) care cooperează pentru a opera un serviciu de tip DRT.

ROLUL IMPLICĂRII COMUNITĂȚII

Implicarea comunității joacă un rol semnificativ în multe dintre schemele de mobilitate rurală pe care SMARTA le-a identificat drept bune practici. În câteva țări, comunitățile locale au luat ele însele inițiativa pentru a rezolva problemele de mobilitate rurală, organizând diverse soluții de mobilitate partajată. În aceste situații, contextul social joacă un rol crucial.

Într-adevăr, soluțiile de mobilitate organizate la nivel local depind, în multe cazuri, de spiritul comunitar și de nivelul de implicare la nivel local. Pentru serviciile de autobuz pe bază de voluntari și oferirea de servicii locale la cerere cu automobilul personal, a face ca aceste servicii să funcționeze nu este atât o problemă tehnică cât mai curând una culturală și socială, anume de a convinge oamenii să le folosească. Însă, mai sunt multe de făcut pentru ca aceste soluții să fie răspândite și recunoscute la nivel național. Actorii locali vor avea nevoie invariabil să genereze un tip de parteneriat în cadrul căruia să poată dezvolta, implementa și susține o schemă de mobilitate.

Având în vedere amploarea adoptării acestui tip de soluție, poate cel mai bun exemplu aici sunt serviciile Bürgerbus din Germania. De asemenea, serviciul organizat de autostop Rezo Pouce din Franța poate fi introdus într-o anumită zonă în urma cererii comunității locale. Sopotniki, Slovenia și Local Link Donegal, Irlanda oferă exemple de servicii comunitare care vizează grupuri specifice.



MOBILITATE PENTRU VÂRSTNICI PRIN SOLIDARITATE INTERGENERAȚIONALĂ – SOPOTNIKI, SLOVENIA

ONG-ul „Sopotniki” asigură transport auto gratuit pentru persoanele în vârstă din zonele rurale. Serviciul este oferit de voluntari și este gratuit pentru bătrânii din anumite zone, care comunică din timp nevoile lor de mobilitate. Această practică de solidaritate intergenerațională reprezintă o abordare inovatoare pentru mobilitatea vârstnicilor din zonele rurale din Slovenia, unde opțiunile de transport public lipsesc. Serviciul oferă o soluție valoroasă și eficientă la problema izolării și mobilității vârstnicilor din satele slab populate.

Aspectele organizaționale reprezintă caracterul inovator al acestei bune practici: un ONG privat, cofinanțat din fonduri publice locale, implementează un serviciu social important pentru grupul vulnerabil reprezentat de persoanele vârstnice din zonele rurale.

Informații detaliate aici: <https://bit.ly/310BcOu>

SERVICII DE MOBILITATE FLEXIBILĂ CU UTILIZARE MIXTĂ – LOCAL LINK DONEGAL, IRLANDA

Local Link Donegal oferă o combinație de servicii pe rută fixă și transport la cerere (DRT) pentru uz general, servicii comunitare pentru acces la centre medicale și transport de urgență non-acute pentru acces la servicii de dializă, servicii de transport la externarea din spital și servicii de ambulanță privată pentru spitalele principale. Parteneriatului dintre Autoritatea Națională de Transport din Irlanda (NTA) și a Agenției Executive pentru Servicii de Sănătate (HSE) are ca rezultat oferirea unor servicii polivalente și utilizarea mai eficientă a vehiculelor și a personalului.

Local Link Donegal este o companie non-profit cu scop special. Aceasta a fost inițial stabilită pentru a deservi zona de sud-vest a ținutului Donegalului. Compania are un consiliu bazat pe voluntariat, selectat din comunitate. În principal, membrii consiliului sunt cooptați din diferite organizații de voluntariat din interiorul comunității sau dintre persoanele active în cadrul rețelei de participare publică a ținutului etc. Cum aria de operare s-a extins pentru a acoperi întregul ținut, componența consiliului a fost modificată pentru a asigura un echilibru echitabil al reprezentării.

Informații detaliate aici: <https://bit.ly/3vHWM8A>

Deși există multiple opțiuni pentru mobilitate partajată disponibile pe piață, acestea nu sunt bine stabilite sau utilizate pe scară largă în zonele rurale din Europa și nici nu sunt integrate cu oferta de transport public sau organizate într-un mod eficient și prin mijloace financiare adecvate. Această situație este atât de răspândită în întreaga Europă (precum și în alte părți, într-adevăr) încât este clar că reprezintă o problemă structurală.

An aerial photograph of a multi-lane highway. The highway has several lanes in each direction, separated by a central median. The road surface is dark asphalt with white lane markings. On the left side of the highway, there is a sandy area with sparse green vegetation. On the right side, there is a dense forest of green trees. A few cars are visible on the highway. A large green rectangular box is overlaid on the center of the image, containing white text.

Există soluții disponibile, dar statele membre nu fac uz de ele, în ciuda faptului că au capacitatea juridică, instituțională, tehnică și financiară pentru a face acest lucru. Proiectul SMARTA a arătat că practic în toate statele membre europene lipsesc politici explicite privind mobilitatea rurală care să combine o viziune cu obligații privind furnizarea de servicii de mobilitate, ținte/obiective specifice, precum și atribuirea de responsabilități sau de roluri pentru actorii locali. Pe de o parte, autoritățile competente precum agențiile de transport și autoritățile regionale nu au fost obligate să dezvolte mobilitatea rurală în zonele lor și, în general, au făcut doar eforturi foarte limitate (menționând că există și excepții admirabile). Pe de altă parte, nu există un cadru clar în care actorii locali să poată auto-organiza servicii comprehensive de mobilitate care să răspundă nevoilor depline ale comunităților lor, nici pe bază socială, nici pe bază comercială.

03

„Aranjamentele organizaționale pentru mobilitatea rurală partajată trebuie consolidate.” **Comisia Europeană, Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă (2020)**

MOBILITATEA RURALĂ CONTEAZĂ

Atunci când mobilitatea este deficitară pentru o persoană sau pentru o zonă, acest fapt are efecte negative substanțiale asupra indivizilor, gospodăriilor, comunităților, afacerilor și a dezvoltării rurale. Mobilitatea este o problemă transversală majoră, cu impact asupra mai multor aspecte ale vieții noastre de zi cu zi. Cu o mobilitate bună, o persoană are acces la locuri de muncă, educație, sănătate și servicii sociale, facilități de recreere și viață socială. Dacă oamenii nu pot accesa ceea ce au nevoie sau ce doresc, dacă nu pot să profite de oportunități, viața lor este limitată într-un grad mai mic sau mai mare.

Este din ce în ce mai recunoscut faptul că accesul la mobilitate cu costuri rezonabile, care să răspundă nevoilor noastre, este o nevoie esențială pentru fiecare persoană. Se recunoaște, de asemenea, că lipsa serviciilor de mobilitate inhibă o zonă rurală, afectându-i în primul rând pe cei deja defavorizați și contribuind la migrarea oamenilor și a familiilor. Disponibilitatea serviciilor de transport reprezintă un aspect fundamental.

Europa rurală acoperă peste 80% din teritoriul continentului și cuprinde aproximativ 137 de milioane de persoane. Puțin peste un sfert din populația UE-28 trăiește în zone rurale. Aceste zone se regăsesc în contexte foarte variate, de la zonele de influență metropolitană ale unor orașe, la clustere de orașe mici și sate, zone rurale active și zone rurale cu populație cu densitate foarte redusă.

În ultimele trei decenii, guvernele naționale și administrațiile locale au dezvoltat politici și programe cuprinzătoare pentru mobilitatea urbană durabilă, au investit puternic în infrastructură și tehnologii pentru mobilitate și susțin financiar în mod substanțial funcționarea sa de zi cu zi a acestora. În Europa urbanizată, majoritatea oamenilor au de ales cu privire la modul în care călătoresc. În schimb, nu au existat politici sau programe comparabile pentru mobilitatea rurală și serviciile de transport conexe, investițiile în infrastructură sunt reduse (în afară de dezvoltarea sistemelor de transport rutiere și feroviare pentru transferurile între orașe), iar sprijinul financiar pentru mobilitatea rurală locală este minim.



Mulți dintre acești 137 de milioane de locuitori din mediul rural nu dispun de soluții de mobilitate precum transportul public și mobilitatea partajată. Impactul pandemiei de COVID-19 asupra sistemului general de transport a agravat și mai tare situația, prin reducerea serviciilor de transport existente sau a capacității maxime permise a vehiculelor, crescând astfel și mai mult dependența de automobilul personal. Diferite forme de mobilitate convențională și soluții inovatoare de mobilitate partajată, cum ar fi partajarea deplasărilor, transportul voluntar al persoanelor cu automobilul personal și e-autostopul, au fost restricționate sau

sistate din cauza cerințelor de distanțare, reducând și mai mult opțiunile de mobilitate pentru cei fără autoturism personal.

În întreaga UE, există deficiențe structurale cu privire la cadrele în care sunt dezvoltate servicii de mobilitate rurală partajate (anume, aranjamentele instituționale și organizaționale, politicile și prioritățile existente, aspectele ce țin de finanțare). **Problema fundamentală se află la nivelul de politici, care în prezent acordă puțină atenție și își asumă puține angajamente în ceea ce privește mobilitatea rurală.**

DE CE AR TREBUI CA UE SĂ ACȚIONEZE ÎN LEGĂTURĂ CU CEVA CE PARE A FI O PROBLEMĂ LOCALĂ?

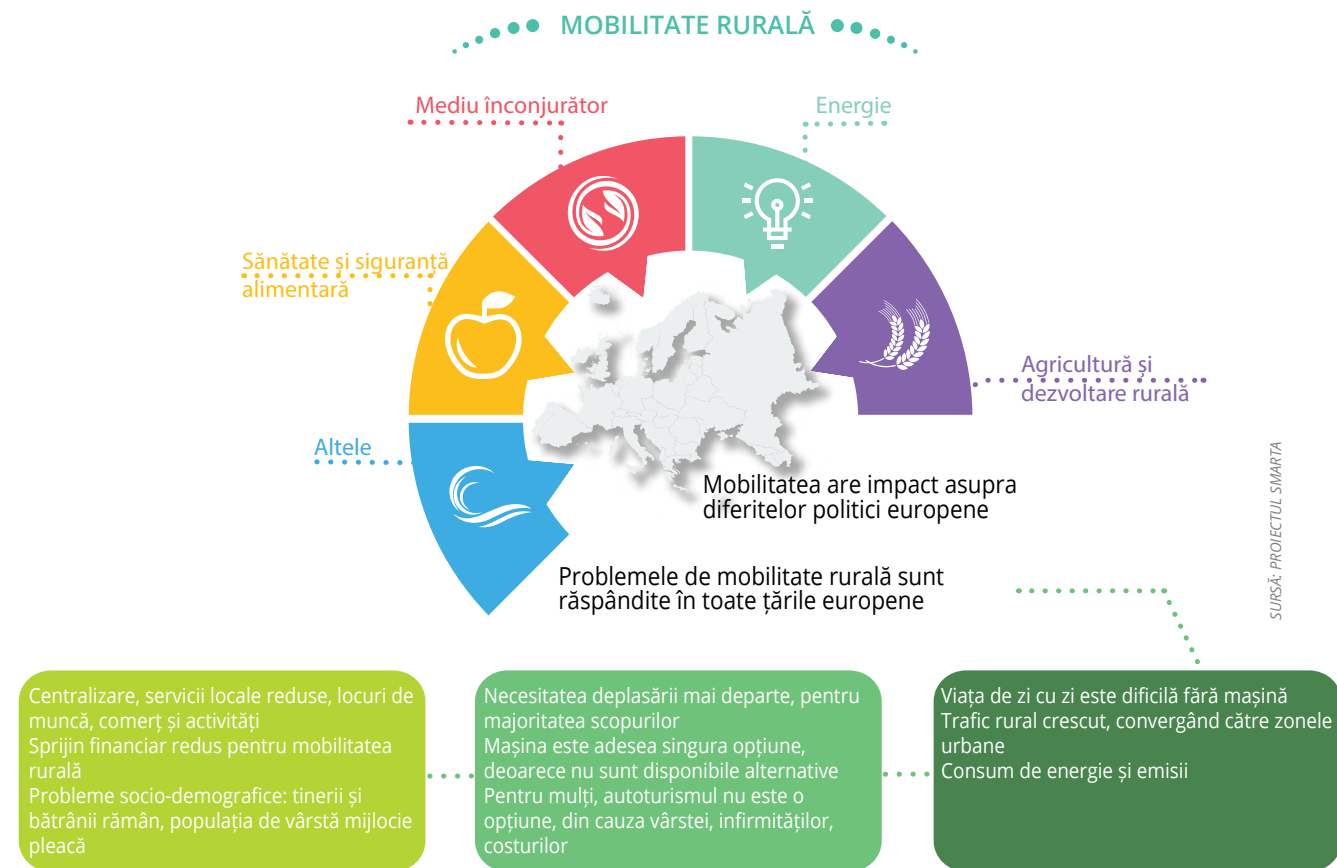


Figura 3: Nevoia unei intervenții din partea UE



DE CE TREBUIE SĂ ACTIONEZE EUROPA ÎN LEGĂTURĂ CU MOBILITATEA RURALĂ?

În absența unor politici orientative sau a unor programe structurate pentru a asigura o mobilitate sustenabilă, consecința inevitabilă este aceea că mobilitatea rurală este „rezolvată” de oamenii înșiși, bazându-se aproape în totalitate pe mijloace de transport personale. Oamenii care locuiesc în zonele rurale sunt mai predispuși să spună că nu există alternativă la folosirea mașinii personale: 46%, comparativ cu 25% dintre locuitorii orașelor mari.⁴ Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă lansată recent de către Comisia Europeană admite faptul că „comunitățile rurale și periurbane sunt mai expuse riscului [de sărăcie în privința opțiunilor de transport], deoarece nu au acces la alternative la utilizarea mașinii.”⁵ Și, într-adevăr, Pactul verde european este conceput ca o strategie de creștere pentru Europa care are ca unul dintre obiectivele sale cheie acela de a nu lăsa nicio persoană și nici un loc în urmă.

MESAJ CHEIE:

Astăzi, mobilitatea rurală este caracterizată de dependența aproape totală de mașina personală.



DE CE TREBUIE SĂ ACTIONEZE EUROPA ÎN LEGĂTURĂ CU MOBILITATEA RURALĂ?

Mobilitatea rurală trebuie avută în vedere în contextul mai larg al dezvoltării și al inițiativelor zonelor rurale, precum și în contextul obiectivelor locale și globale. Mobilitatea nu este un scop în sine, ci contribuie mai curând la dezvoltarea rurală și regională, la îmbunătățirea vieții, a comunităților și a afacerilor din zonele rurale, precum și la realizarea obiectivelor locale și globale, inclusiv decarbonizarea și combaterea schimbărilor climatice.

Zonele rurale sunt economii active, cu o mare varietate de afaceri agricole, industriale, extractive și de agrement, în relație cu resursele naturale și cu tradițiile antreprenoriale existente în zonă. Astfel, mobilitatea rurală poate fi privită ca un promotor sau ca un multiplicator care facilitează sau îmbunătățește rezultatele și sporește valoarea unor alte investiții. În multe cazuri, serviciile de mobilitate reprezintă o componentă care generează valoare adăugată pentru alte proiecte și politici economice, sociale, turistice sau de mediu.

MESAJ CHEIE:

Mobilitatea rurală poate fi privită ca un promotor sau ca un multiplicator care facilitează sau îmbunătățește rezultatele și sporește valoarea unor alte investiții.

⁴ Special Eurobarometru 495; disponibil online: <https://bit.ly/3s3bMf1>

⁵ Document de lucru al personalului Comisiei care însoțește Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, 2020, p. 207; disponibil online: <https://bit.ly/3tBFo3h>

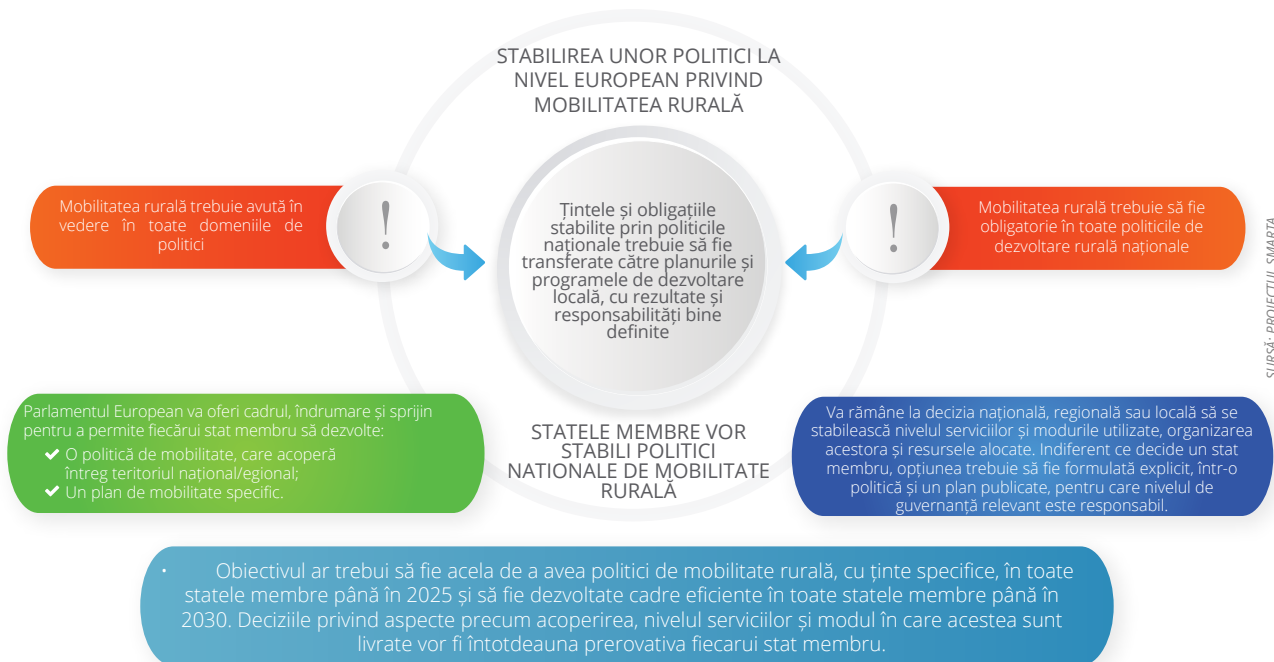


Figura 4: Rolul diferitelor niveluri de guvernare în stabilirea politicilor pentru mobilitate rurală

CUM TREBUIE SĂ ACȚIONEZE EUROPA CU PRIVIRE LA MOBILITATEA RURALĂ?

Teritoriile rurale necesită cadre de dezvoltare a politicilor care să îmbunătățească mobilitatea în regiunile UE. Este nevoie de acțiune la nivelul decidenților europeni pentru a dezvolta un cadru european comun care să cuprindă o viziune de viitor împărtășită pentru mobilitatea rurală și, în același timp, să ia în considerare accentul pus pe specificitățile zonelor rurale și ale populațiilor acestora.

Sunt necesare acțiuni specifice care să înțeleagă și să răspundă nevoilor de mobilitate rurală, admitând că soluțiile pentru zonele urbane nu sunt întotdeauna adecvate realităților mediului rural, din rațiuni multiple și evidente. În particular, există nevoia de a ne concentra nu doar pe serviciile de transport public convenționale, ci și pe soluțiile complementare de mobilitate partajată.

MESAJ CHEIE:

Sunt necesare acțiuni specifice care să înțeleagă și să răspundă nevoilor de mobilitate rurală, admitând că soluțiile pentru zonele urbane nu sunt întotdeauna adecvate realităților mediului rural.



CUM TREBUIE SĂ ACȚIONEZE EUROPA CU PRIVIRE LA MOBILITATEA RURALĂ?

Politicile de transport trebuie să se axeze mai curând pe obținerea rezultatelor în ceea ce privește mobilitatea decât pe prescrierea soluțiilor care să fie utilizate. Trebuie să fie dezvoltate „pachete de mobilitate”, care să conțină atât mijloacele convenționale (adică transport public standard), cât și soluții emergente/noi de mobilitate partajată (autostop organizat, scheme pentru partajarea deplasărilor cu automobilul personal, servicii de partajare a deplasării etc.). Acestea ar trebui integrate și armonizate între ele, folosind atât inovațiile digitale, cât și cele organizaționale. Acest lucru ar contribui la dezvoltarea unor soluții de mobilitate „inteligente”, pentru a răspunde nevoilor mediilor rurale diverse din UE.

MESAJ CHEIE:

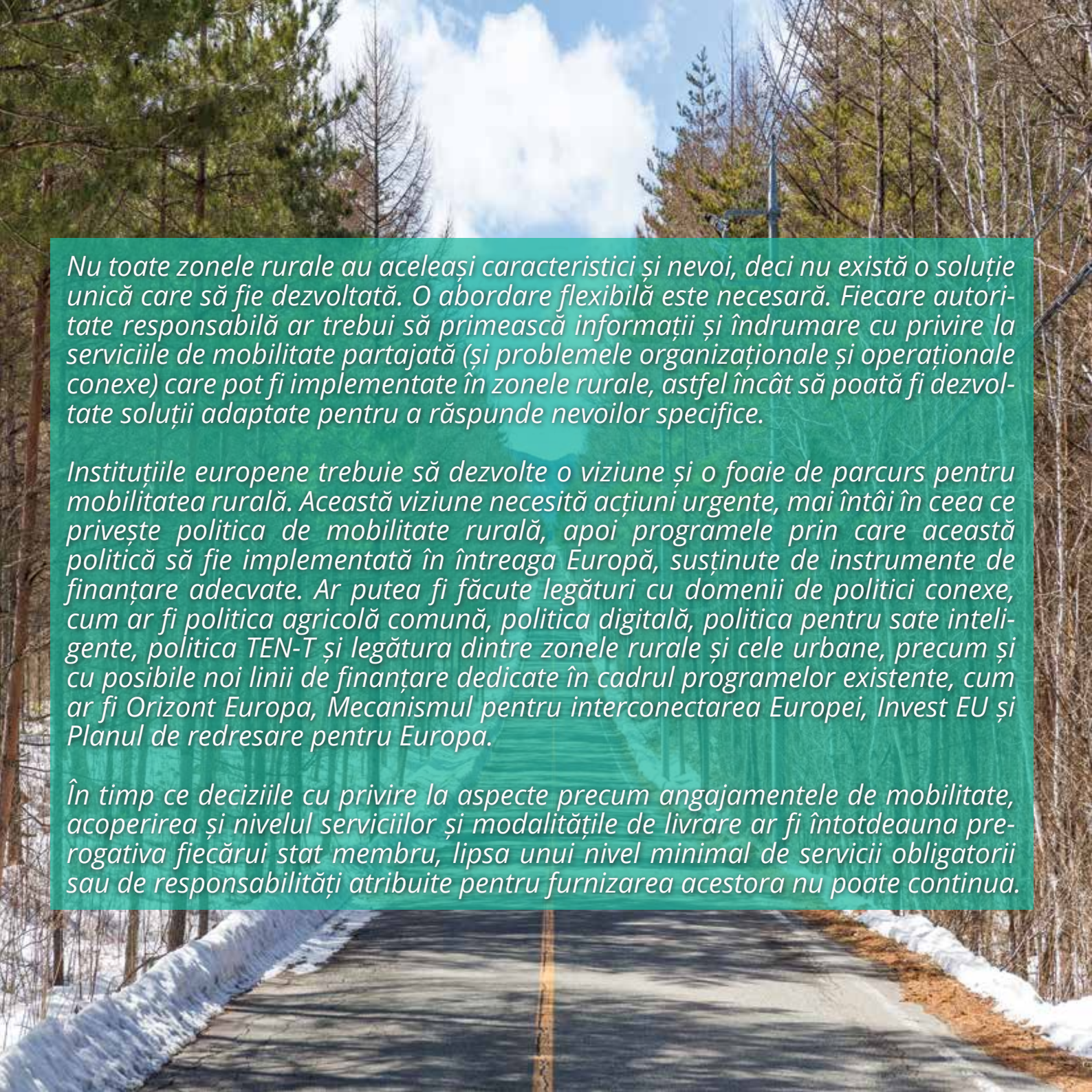
Politicile de transport trebuie să se axeze mai curând pe obținerea rezultatelor în ceea ce privește mobilitatea decât pe prescrierea soluțiilor care să fie utilizate.



Proiectul SMARTA sugerează trei pacursuri potențiale pentru a-și atinge ambiția în privința politicilor promovate. Fiecare parcurs începe cu pasul comun de dezbatere în vederea dezvoltării politicii, care ar putea fi lansată în 2021 și ar concluda în 2022. Pentru o descriere detaliată a parcursurilor propuse, citiți raportul SMARTA privind recomandările de politici pentru mobilitate partajată sustenabilă în zonele rurale:

<https://bit.ly/3IA4Fs2>





Nu toate zonele rurale au aceleași caracteristici și nevoi, deci nu există o soluție unică care să fie dezvoltată. O abordare flexibilă este necesară. Fiecare autoritate responsabilă ar trebui să primească informații și îndrumare cu privire la serviciile de mobilitate partajată (și problemele organizaționale și operaționale conexe) care pot fi implementate în zonele rurale, astfel încât să poată fi dezvoltate soluții adaptate pentru a răspunde nevoilor specifice.

Instituțiile europene trebuie să dezvolte o viziune și o foaie de parcurs pentru mobilitatea rurală. Această viziune necesită acțiuni urgente, mai întâi în ceea ce privește politica de mobilitate rurală, apoi programele prin care această politică să fie implementată în întreaga Europă, susținute de instrumente de finanțare adecvate. Ar putea fi făcute legături cu domenii de politici conexe, cum ar fi politica agricolă comună, politica digitală, politica pentru sate inteligente, politica TEN-T și legătura dintre zonele rurale și cele urbane, precum și cu posibile noi linii de finanțare dedicate în cadrul programelor existente, cum ar fi Orizont Europa, Mecanismul pentru interconectarea Europei, Invest EU și Planul de redresare pentru Europa.

În timp ce deciziile cu privire la aspecte precum angajamentele de mobilitate, acoperirea și nivelul serviciilor și modalitățile de livrare ar fi întotdeauna prerogativa fiecărui stat membru, lipsa unui nivel minimal de servicii obligatorii sau de responsabilități atribuite pentru furnizarea acestora nu poate continua.

CE ESTE SMARTA?

SMARTA – *Mobilitate partajată durabilă și interconectată cu transportul public în zonele rurale din Europa (dezvoltarea conceptului de „zone de transport rural inteligent”)* – este un proiect al UE dedicat mobilității rurale și implementat între anii 2018 și 2020. SMARTA a fost finanțat de Comisia Europeană și a fost gestionat de Directoratul General pentru Mobilitate și Transport (DG MOVE), cu sprijin de la Parlamentului European.

REZULTATELE PROIECTULUI

Rapoartele SMARTA, înregistrările webinarilor și conferințelor, materialele de comunicare și alte resurse sunt postate pe site-ul web al proiectului:
www.ruralsharedmobility.eu

CONTACT

Pentru mai multe informații, nu ezitați să contactați coordonatorii proiectului, 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 European Integrated Projects (EIP):

Lucia Cristea - lucia.cristea@eiproject.eu

© **Dreptul de autor pentru fotografiile folosite:**

Toate imaginile generice utilizate în această broșură sunt selectate de pe shutterstock.com, envato.com și canva.com. Imaginile specifice cu privire la bunele practici analizate au fost colectate de la partenerii proiectului ca parte a cercetării.



SMARTA
smart rural transport areas