



PNSP-urile sunt gestionate de autoritățile publice naționale sau regionale și au ca scop încurajarea și sprijinirea administrațiilor locale în vederea promovării și implementării PMUD-urilor, precum și adoptarea unor stimulente sau măsuri disuasive, în favoarea PMUD. Toate țările și regiunile cunoscute pentru lunga tradiție a activităților în domeniul planificării mobilității urbane durabile, cum ar fi Anglia, Franța, Catalonia, Flandra, Slovenia și, într-o anumită măsură, Suedia, au instituit, de asemenea, un Program Național de Susținere a PMUD-urilor, adoptat adesea de multă vreme. Prin urmare, este clar că un PNSP este asociat cu o activitate mai amplă și mai îndelungată în materie de planificare a mobilității urbane durabile – deloc surprinzător, având în vedere că administrațiile locale sunt ghidate, în general, de politicile de la nivelurile guvernamentale superioare și că, de multe ori, primesc fonduri din partea acestora.

Acest document răspunde la întrebarea cum poate fi elaborat un PNSP și ce metode funcționează cel mai bine. În acest scop, sunt de urmat etapele din cadrul proiectului PROSPERITY, care presupun înființarea unui grup de lucru național, care să conducă PNSP-ul din țara dumneavoastră. În continuare veți afla detalii despre abordarea grupului de lucru. Pentru mai multe informații cu privire la Programele Naționale de Susținere a PMUD-urilor, consultați Ghidul tematic PMUD2.0 (SUMP2.0 Topic Guide), disponibil la adresa [www.mobilityplans.eu](http://www.mobilityplans.eu).

### Descrierea problemei

Pentru că ne dorim un transport mai durabil pentru orașele noastre, avem nevoie de mai multe Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă. Administrațiile locale respectă standardele și reglementările stabilite de administrația națională, care, în multe țări, le furnizează și fondurile necesare – condițiile-cadru esențiale pentru o implementare de succes a PMUD-urilor. Pe de altă

parte, crearea unor sisteme de transport mai durabile de către administrațiile locale poate fi o sarcină foarte dificilă atunci când administrația națională nu este la curent nici cu PMUD-urile sau obiectivele acestora în domeniul transportului durabil, nici cu problemele pe care le pot întâmpina primăriile pe parcursul procesului de implementare a PMUD-urilor, ca urmare a impunerii respectivelor condiții-cadru. Din acest motiv, este necesar un program național coordonat de sprijinire a PMUD-urilor, care poate să impulsioneze în mod real creșterea numărului și a calității PMUD-urilor la nivel local și regional și, în cele din urmă, poate să contribuie la adoptarea unor măsuri de transport mai durabile.

### Cine sunt beneficiarii?

Atât autoritățile locale, cât și cele naționale – și deci, în ultimă instanță, cetățenii – vor beneficia de pe urma demersurilor întreprinse de grupurile de lucru în vederea elaborării unor PNSP-uri. Acestea din urmă vor încuraja activitățile în materie de planificare a mobilității urbane durabile și, astfel, vor determina implementarea mai multor măsuri de transport durabile. Astfel, ele vor contribui la îmbunătățirea calității vieții și a sănătății, reducerea impactului transporturilor asupra mediului și crearea unor sisteme de transport mai echitabile, asigurând totodată prosperitatea economică a orașelor. În plus, va crește probabilitatea îndeplinirii cerințelor legale referitoare, de exemplu, la emisiile de gaze cu efect de seră, decarbonizarea economiei și poluarea atmosferică la nivel local.

### Mai multe detalii privind grupul de lucru

Grupul de Lucru Național (GLN) este o entitate de nivel înalt, care se angajează să pregătească terenul pentru elaborarea unui Program Național de Susținere a PMUD-urilor sau îmbunătățirea unuia existent. Deși acest grup nu este o organizație formală, cel puțin inițial, ar trebui să

inclusă –și, în mod ideal, să fie condus de un reprezentant al administrației naționale responsabil pentru probleme de mobilitate urbană. În cadrul proiectului PROSPERITY, grupul de lucru a fost inițiat, în fiecare țară participantă, de Punctul său Focal Național (PFN) pentru PMUD, așa cum era normal. În multe țări însă, răspunderea în acest sens a fost asumată ulterior de către un minister național, abordare care s-a dovedit eficientă, având în vedere autoritatea de care dispune un minister. Cu toate acestea, este recomandabil să existe un lider/responsabil-adjunct – de regulă Punctul Focal Național pentru PMUD – pentru a reduce riscul de a se ajunge în situația de a depinde de o singură organizație/un singur organism sau, de multe ori, de o singură persoană.

## Să înțelegem cum funcționează Grupul de Lucru Național

Pentru a înțelege rolul și funcționarea GLN, trebuie avute în vedere trei elemente esențiale:

1. Implicarea unor niveluri mai înalte ale administrației: GLN funcționează cu implicarea autorității publice de nivel superior (național sau regional), responsabilă pentru mobilitatea (urbană) durabilă. În mod ideal, președintele grupului de lucru ar trebui să fie o persoană cu putere decizională din cadrul respectivei autorități. Această autoritate ar putea fi Ministerul Național al Transporturilor sau Administrația Națională a Transporturilor, ori echivalentul acestora la nivel regional, în cazul în care competențele relevante sunt atribuite acestui nivel.



*Exemplu de reuniune a Grupului de Lucru Național din Ungaria*

2. Asumarea angajamentului: grupul de lucru trebuie să îndeplinească anumite sarcini; nu este doar un grup informal, fără obiective, ținte și termene clare. Pentru a lucra eficient, grupul trebuie să aibă competența de a lua decizii și, în plus, ar fi bine să aibă un număr limitat de membri (a se vedea componența).
3. Obiectivul și sarcina principale ale grupului sunt elaborarea și planificarea implementării unui Program Național de susținere a PMUD-urilor sau îmbunătățirea celui existent.

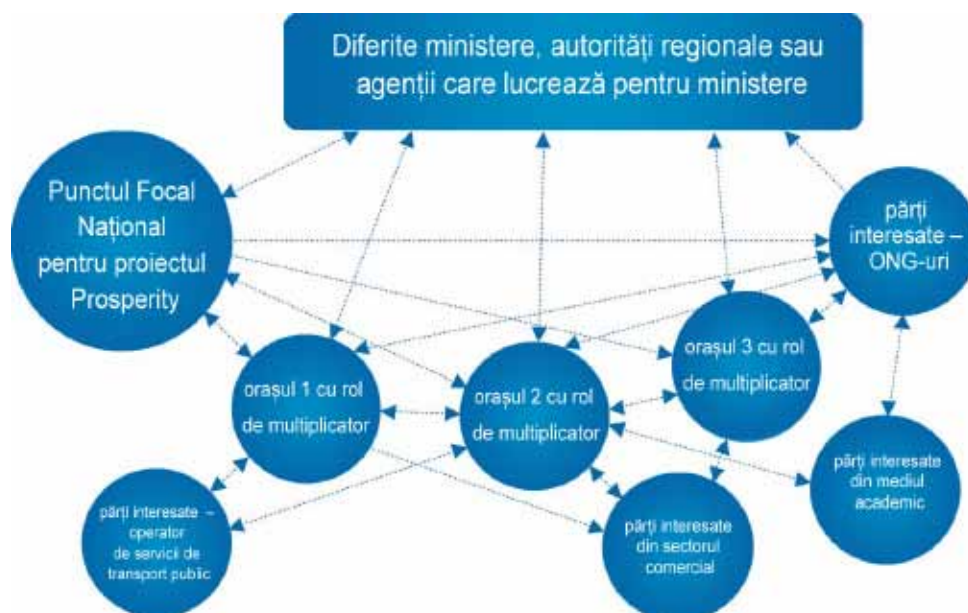
## Componenta Grupului de Lucru Național

Pentru a-și putea transpune ambițiile în practică la nivel național, GLN trebuie să dețină competențe decizionale. Prin urmare, acesta ar trebui să includă persoanele și instituțiile „potrivite”, însă ar fi bine să nu cuprindă exagerat de mulți membri, astfel încât să fie funcțional. Contactarea partenerilor instituționali poate fi o chestiune delicată. În funcție de statutul acestora, pot fi utilizate diferite strategii de abordare: în cazul unora, pentru a-i convinge de importanța grupului de lucru, poate fi necesară trimiterea unei invitații oficiale (uneori precedată de un e-mail, o convorbire telefonică bilaterală sau o discuție/întrevedere personală), în timp ce, în cazul altora, poate fi suficientă o abordare informală.

Principala întrebare care trebuie pusă atunci când se decid membrii grupului este: „Ce persoane dispun de competențe politice în domeniul mobilității urbane la nivelul administrației publice de rang superior?” O parte din părțile interesate care ar putea fi implicate sunt (aceasta nefiind însă o listă cuprinzătoare):

- reprezentanți ai câtorva orașe active în domeniul planificării mobilității urbane durabile,
- instituții precum operatorii de servicii de transport public sau organizațiile asociative ale acestora;
- diferite ministere, cum ar fi Ministerul Transporturilor, Ministerul Dezvoltării Regionale sau chiar Ministerul Finanțelor, în funcție de responsabilitățile care le revin în legătură cu PMUD-ul;
- ONG-urile de la nivel național, a căror activitate este relevantă pentru transportul durabil;
- agențiile de dezvoltare și
- mediul academic (precum în Germania), etc.

Figura de mai jos oferă o imagine asupra structurii unui grup de lucru și a modului în care membrii săi se completează reciproc:



Agenda prezentată cu titlu de exemplu pe pagina următoare include răspunsurile la cele mai importante 6 întrebări de luat în calcul în cazul elaborării unui program de sprijinire a PMUD-urilor.

1. Identificarea elementelor pozitive, a celor problematice, și a celor care lipsesc la nivelul măsurilor naționale și regionale existente, pentru încurajarea și susținerea PMUD-urilor în respectiva țară.

2. Compararea Programului Național de Susținere a PMUD-urilor - dacă există unul - cu cele din alte țări.
3. Care dintre măsurile ideale (dacă este cazul) în cadrul unui Program Național de Susținere a PMUD-urilor sunt relevante pentru țara dumneavoastră și de ce?
4. Prioritizarea măsurilor necesare prevăzute de PNSP-ul din țara dumneavoastră.
5. Luarea unor decizii cu privire la mobilizarea resurselor necesare pentru elaborarea și implementarea măsurilor reținute.
6. Elaborarea unui plan de acțiune pentru următorii 3-5 ani

MĂSURĂ	TERMENUL LIMITĂ DE IMPLEMENTARE	ORGANISME RESPONSABILE
<b>Coordonarea și dezvoltarea Programului Național de Susținere a PMUD-urilor</b>		
Propunerea pentru Programul Național de Susținere a PMUD-urilor este transmisă Ministrului adjunct pentru Mediu și Mobilitate	2019	IMT și GLP
Organizarea unor reuniuni de coordonare a programului	de două ori pe an	IMT și GLP
Pregătirea Programului Național de Susținere a PMUD-urilor pentru perioada 2024-2029	2023	IMT și GLP
<b>Legislație</b>		
<b>Resurse financiare și alte stimulente</b>		
Promovarea importanței planificării mobilității durabile în contextul Fondului pentru eficiență energetică și al Fondului pentru transportul public din Portugalia	2019-2023	PTF
<b>Metodologie și orientări</b>		
Elaborarea unei noi broșuri tehnice/tematice privind Logistica transportului urban de marfă	2019	IMT și subcontractanții
Elaborarea unei noi broșuri tehnice/tematice privind Sistemele de transport inteligente și durabile	2020	IMT și subcontractanții
Actualizarea orientărilor naționale în materie de mobilitate	2020	IMT și subcontractanții
Revizuirea Ghidului de elaborare a Planurilor de mobilitate și de transport	2021	IMT și subcontractanții
<b>Monitorizare și evaluare</b>		
Realizarea unui studiu privind mobilitatea durabilă	în fiecare an	IMT
Instituirea unui sistem de certificare pentru planurile de mobilitate durabilă	2022	IMT și GLP
<b>Schimb de informații, educație și cunoștințe</b>		
Organizarea unei Conferințe naționale privind planificarea mobilității durabile	în fiecare an	IMT și GLP
Crearea unui buletin informativ al Rețelei de mobilitate durabilă	de două ori pe an	IMT și GLP

IMT = INSTITUTO DA Mobilidade E Mobilidade és TRANSTORTES Terrestres INSTITUTO PUBLICO (Punctul Focal Național pentru PMUD din Portugalia)

GLP = grupul de lucru portughez pentru PMUD

În cadrul proiectului PROSPERITY, grupurile de lucru dedicate PMUD s-au reunit cel puțin o dată la 6 luni, timp de 3 ani, elaborând și, în cele mai multe cazuri, punând în aplicare o Foaie de parcurs pentru implementarea sau îmbunătățirea PNSP-urilor.

Au fost identificate următoarele elemente-cheie aferente grupului de lucru:

- desemnarea unei persoane eficiente care să conducă procesul;



- includerea unui Punct Focal Național puternic în grupul decizional privind PMUD-ul;
- asigurarea unor legături strânse între activitățile grupului de lucru și promovarea PMUD-urilor; corelarea activităților grupului de lucru cu proiectele în curs referitoare la PMUD; și
- corelarea activităților grupului de lucru și a celor privind PMUD-urile cu finanțarea din partea UE acordată țării în cauză.

## Dezavantaje și riscuri

Principalul risc asociat unui Grup de Lucru Național constă în faptul că anumite aspecte ale procesului pur și simplu nu funcționează. Acest lucru se poate întâmpla din mai multe motive, care sunt general valabile pentru aceste tipuri de organizare colaborativă semi-formală:

- nu există un lider în adevăratul sens al cuvântului sau rolul de lider nu este clar stabilit ori este contestat – de exemplu, un Punct Focal Național pentru PMUD poate încerca să preia conducerea, dar un anumit minister consideră că ar trebui ca rolul acesta să îi revină lui (administrației centrale).
- oamenii din cadrul grupului de lucru nu susțin obiective comune, sau, pur și simplu, nu interacționează bine unul cu celălalt.
- membrilor grupului de lucru nu li s-a delegat suficientă putere de decizie, astfel încât, pentru a putea decide, aceștia trebuie să se consulte întotdeauna cu instituția din care fac parte.
- rolurile nu sunt clare.
- obiectivele grupului de lucru nu sunt clare.
- nu este disponibil bugetul necesar – deși acesta poate fi relativ limitat, trebuie să fie suficient pentru a asigura desfășurarea reuniunilor și întocmirea proceselor-verbale aferente.

Este puțin probabil să existe o opoziție activă față de grupul de lucru din partea vreunui membru al acestuia, însă este posibil ca unii membri să nu susțină suficient demersurile grupului, în

funcție de viziunea pe care aceștia o au asupra grupului de lucru și a obiectivelor sale în raport cu activitățile (și obiectivele) instituției din care provin. Din acest motiv, este important să se acorde timpul necesar pentru stabilirea unor obiective comune clare.

## Exemple pozitive de Grupuri de Lucru Naționale

### Exemplul 1 – Germania

Ministerele (de exemplu, Ministerul Federal pentru Mediu, Conservarea Naturii și Securitate Nucleară, Ministerul Federal al Afacerilor Interne, Construcțiilor și Comunității și Ministerul Federal al Transporturilor și Infrastructurii Digitale) au colaborat în cadrul GLN și au contribuit la dezvoltarea Foi de parcurs pentru pregătirea Programului Național de Susținere a PMUD-urilor.

GLN a fost și este o parte importantă a proiectului PROSPERITY din Germania. Membrii GLN s-au întâlnit în mod regulat și au discutat diferite aspecte legate de PMUD, precum și de elaborarea unui Program Național de Susținere a PMUD-urilor pentru Germania. Din GLN au făcut parte toate ministerele relevante și alte părți interesate importante, ceea ce a permis obținerea unor rezultate valoroase și semnificative în urma discuțiilor din cadrul GLN (au fost discutate diferite propuneri pentru programul de susținere a PMUD-urilor). Așadar, GLN reprezintă o platformă importantă pentru continuarea promovării PMUD în Germania. Întrucât multe părți interesate relevante au fost și sunt incluse în GLN (2019), acesta poate avea o influență semnificativă asupra viitoarelor procese de dezvoltare a planificării mobilității durabile în Germania.

GLN este alcătuit din reprezentanții unor instituții și organizații din diferite sectoare afiliate:

- Institutul German de Urbanism (Deutsches Institut für Urbanistik - Difu), în calitate de Punct Focal Național (PFN)
- Ministerul Federal al Transporturilor și Infrastructurii Digitale

- Ministerul Federal pentru Mediu, Conservarea Naturii și Securitate Nucleară
- Ministerul Federal al Afacerilor Interne, Construcțiilor și Comunității
- Ministerul Economiei, Energiei, Transporturilor și Dezvoltării Regionale al landului Hessa, din cadrul Ministerului Economiei, Energiei, Transporturilor și Dezvoltării
- asociații de municipalități
- organisme specializate, cum ar fi Centrul pentru mobilitate urbană durabilă din landul Hessa
- universități care efectuează cercetări în domeniul transporturilor
- societăți de consultanță în domeniul transporturilor
- organisme profesionale, cum ar fi Asociația urbanistilor
- administrații locale

## Exemplul 2 – Polonia

Grupul de lucru polonez din cadrul proiectului PROSPERITY a fost alcătuit din reprezentanți ai Punctului Focal Național, ai Ministerului Infrastructurii, ai administrației orașului Katowice și expertul extern Dr. Marcin Wolek. În etapa finală a proiectului, echipei grupului de lucru i s-au alăturat reprezentanți ai Ministerului pentru Investiții și Dezvoltare, ai Centrului pentru proiectele de transport ale UE și ai JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions - Asistență comunitară pentru sprijinirea proiectelor în regiunile europene). Grupul de lucru a avut suficienți membri pentru îndeplinirea sarcinilor. Deținerea de către Ministerul Infrastructurii a rolului principal și a președinției grupului a fost deosebit de importantă pentru a asigura succesul acestuia.

În cadrul reuniunilor grupului de lucru, pe lângă îndeplinirea principalelor sarcini pentru elaborarea Programului Național de Susținere a PMUD-urilor, au fost convenite și discutate probleme actuale legate de implementarea proi-

ectului PROSPERITY. Cea mai importantă realizare a membrilor grupului de lucru a fost să se pună de acord asupra versiunii finale a Ghidului național pentru pregătirea PMUD-ului, redactat de către firma SMG Ekspert, Punctul Focal Național din Polonia, și prezentat oficial de către Ministrul adjunct al Infrastructurii, cu ocazia unui eveniment organizat la nivel național în cadrul proiectului PROSPERITY, în vederea promovării PMUD-ului, la care au participat aproximativ 140 de reprezentanți ai administrației locale, ai mediului științific și industrial.

Reuniunile grupului de lucru vor continua să aibă loc și după finalizarea proiectului „PROSPERITY”, în componența agreată oficial de către Ministrul Infrastructurii, la care se adaugă experți din comunitatea științifică și reprezentanți ai altor autorități locale. Principala sarcină a grupului de lucru va consta în punerea în aplicare a dispozițiilor Programului Național de Susținere a PMUD-urilor.

## Costuri

Costurile necesare funcționării unui Grup de Lucru Național includ, în principal, timpul alocat activităților de către membrii acestuia, plus cheltuieli minore pentru deplasări și organizarea evenimentelor. Așadar, sunt implicate costuri destul de mici din punct de vedere financiar. Cu toate acestea, așa cum am explicat mai sus, în afara finanțării, un aspect extrem de important este necesitatea ca membrii grupului să aibă delegate din partea organizațiilor pe care le reprezintă anumite competențe, astfel încât să poată lua decizii și să progreseze rapid și eficient în activitățile desfășurate în cadrul grupului de lucru.

## Posibile evoluții viitoare

Pe viitor, cel mai probabil, grupurile de lucru vor deveni, cel puțin în anumite țări, o instituție permanentă în peisajul mobilității urbane, continuând să dezvolte Programele Naționale de Susținere a PMUD-urilor și să le monitorizeze.

Planificarea Mobilității Urbane Durabile (PMUD) este un proces strategic, care definește viziunea

autorităților locale și stabilește în mod clar obiectivele acestora, presupunând implicarea tuturor părților interesate relevante. Procesul și metodologia de elaborare a unui PMUD oferă o platformă adecvată și posibilitatea de a lua în considerare locul micromobilității în sistemul de instrumente care contribuie la realizarea obiectivelor primordiale ale orașului, permițând astfel crearea unui cadru adecvat pentru astfel de sisteme.

## Autor

**Prof. Tom Rye**

Edinburgh Napier University

Transport Research Institute

Email: [t.rye@napier.ac.uk](mailto:t.rye@napier.ac.uk)

Internet: [www.tri.napier.ac.uk](http://www.tri.napier.ac.uk)

[www.sump-network.eu](http://www.sump-network.eu)

**RĂSPUNDERE LEGALĂ:** Autorii își asumă întreaga răspundere pentru conținutul acestei publicații. Aceasta nu reflectă neapărat opinia Uniunii Europene. Comisia Europeană nu este responsabilă pentru vreo utilizare a informației conținute aici. Toate imaginile au fost puse la dispoziție de către parteneri (dacă nu este menționat altfel) și au aprobația pentru a fi reproduse în această publicație.



CIVITAS PROSPERITY a primit finanțare prin Programul Uniunii Europene pentru cercetare și inovare Horizon 2020, în temeiul acordului de grant nr. 690636.