



Strasbourg, 14.12.2021
COM(2021) 811 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

Noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană

{SWD(2021) 470 final}

1 INTRODUCERE

1. Europa este una dintre regiunile cu cel mai ridicat nivel de urbanizare din lume¹, un număr foarte mare de orașe și municipii fiind centre importante de activitate economică și socială. În ceea ce privește planificarea urbană și calitatea vieții urbane, orașele europene sunt adesea privite de restul lumii ca locuri atractive pentru a fi vizitate, a locui în ele, a studia, a lucra și a desfășura activități comerciale, mobilitatea și transportul fiind factori-cheie. Ca principale puncte de conectare, orașele sunt componente-cheie ale rețelei transeuropene de transport (TEN-T), coloana vertebrală a spațiului european unic al transporturilor și un element esențial pentru buna funcționare a pieței unice. Numeroase orașe europene sunt lideri mondiali în ceea ce privește inovarea în domeniul transporturilor, planificarea mobilității urbane durabile și punerea în aplicare a unor obiective ambițioase în materie de climă și siguranță rutieră.
2. Cu toate acestea, orașele se confruntă în continuare cu provocări majore în ceea ce privește îmbunătățirea propriilor sisteme de mobilitate și transport. Totodată, ele trebuie să abordeze pe deplin consecințele negative ale transportului pentru societate, sănătate și mediu, și anume generarea de emisii de gaze cu efect de seră, poluarea aerului și poluarea fonică, precum și congestiunea traficului și accidentele rutiere mortale. Aceste provocări – precum și viziunea privind calea de urmat – au fost evidențiate în Pactul verde european², în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă³, în pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”⁴, în Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării⁵, precum și în planul european de luptă împotriva cancerului⁶.
3. Conferința părților la Acordul de la Paris desfășurată la Glasgow (COP26) a atras atenția asupra implementării angajamentelor internaționale în materie de climă, așa cum face Uniunea prin intermediul Pactului verde european. Mobilitatea urbană poate avea o contribuție majoră, nu doar prin reducerea cantității considerabile de emisii de gaze cu efect de seră generate de aceasta, ci și prin reducerea poluării, a congestiunii traficului, precum și prin creșterea gradului de siguranță. Astfel cum atestă Planul Uniunii privind obiectivele climatice pentru 2030⁷, introducerea vehiculelor cu emisii zero în mediul urban va îndeplini doar o parte dintre aceste obiective. Dezvoltarea transportului public, mersul pe jos și cu bicicleta, precum și serviciile de mobilitate partajată conectate ar trebui să se bucure de o clară prioritate la nivel național și local.
4. Mobilitatea este un aspect vital al incluziunii sociale și un factor determinant important al bunăstării umane, în special pentru grupurile defavorizate. Transportul, recunoscut ca serviciu esențial în cadrul Pilonului european al drepturilor sociale, satisface o necesitate fundamentală permițând cetățenilor să se integreze în societate și pe piața muncii, însă el constituie în același timp o parte semnificativă din cheltuielile unei gospodării. Conectivitatea sporită și deschiderea pieței au contribuit la interconectarea rețelelor de

¹ 70,9 % locuiesc în zone urbane <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>.

² COM(2019) 640 final.

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=EN>.

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/IP_21_3541.

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0400&from=EN>.

⁶ https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_en.pdf/.

Acesta subliniază importanța creării legăturii dintre transport și sănătate.

⁷ Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030; https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_ro.

transport, sporind coeziunea la nivelul UE și făcând-o mai tangibilă și mai accesibilă pentru călători. Aceste obiective sunt evidențiate și în propunerea Comisiei de Recomandare a Consiliului privind asigurarea unei tranziții juste către neutralitatea climatică⁸, care oferă un cadru și o viziune comune privind politicile și investițiile cuprinzătoare necesare pentru a asigura o tranziție justă, inclusiv în ceea ce privește transportul.

5. Pe de o parte, pandemia de COVID-19 a perturbat mobilitatea și transporturile. Pe de altă parte, în special în orașe, pandemia a determinat orașele să își îmbunătățească infrastructura pentru mobilitatea activă. Prin urmare, în prezent este mai necesar ca niciodată să ieșim din criză cu un sistem de mobilitate urbană mai rezilient, mai inteligent și mai durabil, care este, de asemenea, esențial pentru reziliența globală a sistemului de transport și a economiei. Abordarea acestor provocări promite crearea unor noduri urbane mai durabile, cu o calitate a vieții mai ridicată și o conectivitate sporită, cu servicii de mobilitate accesibile și la prețuri convenabile pentru zonele urbane și rurale înconjurătoare. Pentru a realiza tranziția majoră în domeniul mobilității urbane, sunt necesare acțiuni și investiții rapide și semnificative la nivelul UE, la nivel național, regional și, în special, la nivel local.
6. Pachetul privind mobilitatea urbană din 2013⁹ s-a axat pe catalizarea acțiunilor comune la nivel local, național și european pentru a răspunde acestor provocări societale. Evaluarea sa¹⁰ a evidențiat o serie de aspecte, în special lipsa unei asimilări la nivelul UE a planurilor de mobilitate urbană durabilă¹¹ (PMUD), un element central al abordării. Printre alte aspecte s-au numărat lipsa colectării coerente a datelor privind mobilitatea urbană și necesitatea unui cadru de guvernare îmbunătățit la nivelul UE, în care statele membre, autoritățile regionale și locale să se implice într-o mai mare măsură. Autoritățile locale ar trebui să beneficieze de sprijin pentru o mai bună corelare a strategiilor în materie de transport transfrontalier cu planurile de mobilitate urbană durabilă, consolidarea capacităților și pregătirea profesională, precum și cu o mai bună planificare urbană. Prin urmare, se impune intensificarea eforturilor pentru ca orașele și municipiile europene să reducă cu succes nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră și de poluanți atmosferici, gradul de congestionare a traficului, precum și numărul accidentelor rutiere.
7. În ceea ce privește conexiunile „de pe primul și ultimul kilometru”, atât pentru pasageri, cât și pentru mărfuri, rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) se bazează pe mobilitatea urbană. Orașele și regiunile trebuie să joace un rol și mai important în cadrul rețelei TEN-T a viitorului, pentru a îmbunătăți mobilitatea și fluxurile de transport. Acest lucru se poate realiza prin asigurarea unei mai bune funcționări a nodurilor urbane în cadrul general și printr-o mai bună implicare a autorităților locale în guvernarea TEN-T.
8. Prin urmare, pentru a contribui la obiectivele din ce în ce mai ambițioase ale UE în materie de climă, mediu, digitalizare, sănătate și societate, UE trebuie să ia măsuri mai ferme privind mobilitatea urbană pentru a trece de la abordarea actuală bazată pe fluxurile de trafic la o abordare bazată pe deplasarea persoanelor și a mărfurilor într-un mod mai durabil. Aceasta se traduce printr-o rețea principală de transport colectiv/public mai puternică, opțiuni mai bune pentru o mobilitate activă (de exemplu, mersul pe jos, mersul cu bicicleta), o logistică urbană eficientă cu emisii zero și livrări „pe ultimul kilometru”. În

⁸ COM(2021) 801.

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>.

¹¹ A se vedea anexa documentului [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/api/files/COM\(2013\)913_1/de00000000466994?rendition=false](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/api/files/COM(2013)913_1/de00000000466994?rendition=false) și <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

vreme ce o astfel de multimodalitate ar trebui să se numere printre principiile noastre directoare în materie de mobilitate urbană, mobilitatea conectată și automatizată cu emisii zero va fi o componentă-cheie a tranziției către un viitor urban neutru din punct de vedere climatic, care să permită în egală măsură zonelor suburbane și rurale să se conecteze în mod durabil cu orașele. Pentru a spori eficiența la nivelul întregului sistem, se impune o mai bună gestionare a transportului și a mobilității utilizând noduri multimodale și soluții digitale.

2 NOUL CADRU UE PENTRU MOBILITATEA URBANĂ

9. Tranziția către o mobilitate urbană sigură, accesibilă, favorabilă incluziunii, inteligentă, rezilientă și cu emisii zero presupune un accent clar pe mobilitatea activă, colectivă și partajată, susținută de soluții cu emisii scăzute și cu emisii zero. Prin urmare, el necesită acțiuni sporite și accelerate și noi investiții; de asemenea, transportul public, multimodalitatea și infrastructura mobilității active trebuie să beneficieze de o atenție specială. Acest deziderat trebuie îndeplinit prin consolidarea instrumentelor existente și prin completarea acestora cu instrumente noi. Pe baza unei analize aprofundate, în cele ce urmează este prezentat un nou cadru al UE pentru mobilitatea urbană care își propune să sprijine transformarea necesară la nivelul statelor membre, al regiunilor, al orașelor și al altor părți interesate.

2.1 O abordare consolidată a nodurilor urbane TEN-T

10. Orașele sunt elemente importante ale unei **rețele TEN-T** funcționale. Cu toate acestea, blocajele din rețea, legăturile lipsă și conexiunile insuficiente reprezintă în continuare provocări majore în ceea ce privește integrarea nodurilor urbane în rețeaua TEN-T.

Pasageri

11. Nodurile urbane nu sunt importante doar pentru persoanele care trăiesc în orașe și municipii. Aproximativ o treime din populație locuiește în sate, localități mici și zone periurbane de la periferia orașelor și este adesea dependentă de autoturismele personale pentru a avea acces la nodurile urbane din apropiere astfel încât să ajungă la serviciu sau la școală, să socializeze, să călătorească ori să facă cumpărături. Acest lucru înseamnă însă, la rândul său, că orașele se confruntă în permanență cu cazuri de congestione a traficului și poluare, un număr mare de autoturisme intrând și ieșind în fiecare zi, fapt ce are totodată consecințe negative asupra siguranței rutiere. De asemenea, cererea ridicată din timpul orelor de vârf constituie o provocare pentru transportul public, iar rețelele feroviare și rutiere, trenurile, tramvaiele, autobuzele și metrourele aglomerate se pot confrunța cu constrângeri care îngreunează nu numai fluxul de trafic în nodul urban, ci și întreaga rețea TEN-T.
12. Necesitatea unei conectivități eficiente și incluzive între zonele rurale, periurbane și urbane prin intermediul opțiunilor de mobilitate durabilă a fost recunoscută la nivelul UE¹². Aceasta include legături integrate între zonele rurale, suburbane și urbane în contextul planificării rețelei TEN-T, precum și conexiuni între aceste zone și orașe. Creșterea ponderii transportului public presupune existența unei infrastructuri mai adecvate. Aceasta se poate traduce, de exemplu, prin noduri multimodale prevăzute cu gări/stații

¹² O viziune pe termen lung pentru zonele rurale ale UE https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_en.

interconectate efectiv la transportul feroviar urban, la liniile de metrou, tramvai, autobuz, autocar și la serviciile de mobilitate partajată, dar și parcări de tip *park and ride* îmbunătățite, cu capacitate sporită, mai bine echipate cu parcări adecvate pentru biciclete și puncte de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului pentru vehicule cu emisii scăzute și vehicule cu emisii zero¹³. Proiectarea tuturor acestor facilități necesită, de asemenea, acordarea unei atenții sporite persoanelor cu handicap.

Mărfuri

13. Interconectivitatea dintre conexiunile pe distanțe lungi și conexiunile „de pe primul și ultimul kilometru” pentru un transport de mărfuri eficient are un caracter fundamental pentru buna funcționare a rețelei TEN-T și ar trebui să fie mai bine reflectată în planificarea urbană și regională. De exemplu, pentru a sprijini o logistică mai rapidă și mai eficientă, cu emisii zero, în nodurile urbane, este necesar un număr suficient de terminale multimodale și de centre de consolidare a mărfurilor.
14. Instalarea în aceste centre și noduri logistice a unei infrastructuri de reîncărcare și realimentare pentru vehiculele cu emisii scăzute și vehiculele cu emisii zero este deosebit de importantă pentru vehiculele de livrare și camioanele care parcurg distanțe lungi¹⁴. Soluțiile alternative de livrare, cum ar fi bicicletele cargo și căile navigabile interioare, ar trebui să fie și avute în vedere și ar trebui să fie utilizate mai bine în logistica urbană, iar livrările automate și dronele (aeronaive motorizate fără pilot la bord) utilizate din ce în ce mai mult în viitor, după caz.
15. Pentru a aborda aceste deficiențe în ceea ce privește transportul de pasageri și de mărfuri, Regulamentul TEN-T trebuie să fie consolidat pentru a include mobilitatea urbană, care este esențială pentru buna funcționare globală a rețelei. În același timp, orașele trebuie să mențină un nivel suficient de flexibilitate, cu respectarea deplină a principiului subsidiarității. Prin urmare, propunerea de revizuire a Regulamentului TEN-T prevede o abordare consolidată a unui număr mai mare de noduri urbane¹⁵. Aceste noduri urbane reprezintă punctele de plecare și destinațiile finale („primul și ultimul kilometru”) pentru pasagerii și mărfurile care circulă în cadrul TEN-T, precum și punctele de transfer în cadrul diferitelor moduri de transport sau între acestea, cu un accent puternic pe transportul public. Revizuirea abordează și deficiențele identificate de Curtea de Conturi în raportul său special din 2020¹⁶ și dă curs recomandărilor acesteia.

Comisia propune revizuirea Regulamentului TEN-T și, în ceea ce privește nodurile urbane, solicită, printre altele:

- adoptarea unor planuri de mobilitate urbană durabilă, ținând seama de importanța generală a facilitării fluxurilor transeuropene de transport pe distanțe lungi, a reducerii drastice a poluării cauzate de transport în orașe, a stimulării mobilității cu emisii zero, inclusiv a mobilității active, colective și partajate, și a scăderii intensității

¹³ Propunerea Comisiei de Regulament privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi [Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi (AFIR)]: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0559&from=en>.

¹⁴ Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi va aborda și această problemă.

¹⁵ Propunerea Comisiei crește numărul acestora la 424, acoperind efectiv toate orașele cu peste 100 000 de locuitori (sau, dacă într-o regiune NUTS 2 nu există un astfel de nod urban cu o populație de peste 100 000 de locuitori, principalul nod al regiunii NUTS 2 respective).

¹⁶ <https://www.eca.europa.eu/ro/Pages/DocItem.aspx?did=53246>.

energetice a transporturilor;

- colectarea și transmiterea datelor privind mobilitatea urbană care să vizeze cel puțin emisiile de gaze cu efect de seră, congestionarea traficului, decesele și vătămrile grave cauzate de accidente rutiere, ponderea modală în raport cu toate modurile de transport și accesul la serviciile de mobilitate¹⁷, precum și date privind poluarea atmosferică și fonică în orașe;
- dezvoltarea nodurilor multimodale pentru pasageri, inclusiv a parcarilor de tip *park and ride*, cu scopul de a îmbunătăți conexiunile „de pe primul și ultimul kilometru” și de a consolida capacitățile necesare pentru conectivitatea pe distanțe lungi în cadrul nodurilor urbane și între acestea;
- dezvoltarea terminalelor multimodale de marfă pentru a asigura o logistică urbană durabilă, pe baza unei analize cuprinzătoare la nivelul statelor membre.

2.2 O abordare consolidată a planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD) și a planurilor de gestionare a mobilității

16. Introduse în 2013, planurile de mobilitate urbană durabilă reprezintă o piatră de temelie a mobilității urbane în UE. PMUD contribuie la abordarea provocărilor în materie de mobilitate pentru întreaga zonă urbană funcțională, inclusiv a sinergiilor cu planurile privind amenajarea teritoriului, energia și schimbările climatice. În ultimii ani, împreună cu comunitatea, s-a elaborat un vast compendiu de recomandări și îndrumări și s-a pus la dispoziția orașelor și a părților interesate un set ulterior de orientări în ceea ce privește Observatorul UE în domeniul mobilității urbane¹⁸. Totodată este disponibil un instrument de autoevaluare pentru a facilita înțelegerea de către orașe a punctelor forte și a punctelor slabe ale planurilor lor de mobilitate urbană durabilă¹⁹.
17. Cu toate acestea, evaluarea Pachetului privind mobilitatea urbană din 2013 a identificat o serie de deficiențe care împiedică PMUD să contribuie mai eficient la obiectivele și angajamentele din ce în ce mai ambițioase ale UE în materie de transporturi, climă, sănătate și societate, astfel cum sunt prevăzute în Pactul verde european și în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă. Se constată o lipsă de uniformitate între statele membre și în interiorul acestora în ceea ce privește punerea în aplicare a PMUD: numeroase orașe și municipii nu dispun încă de un PMUD, iar, în cazul celor care dispun de astfel de planuri, calitatea lor variază extrem de mult. În plus, sunt necesare eforturi suplimentare pentru a se asigura faptul că planurile de logistică urbană durabilă existente sunt mai bine integrate în cadrul PMUD și sunt dezvoltate în continuare și implementate la nivelul UE. Aceste deficiențe sunt legate în mare măsură de ceea ce până în prezent a fost o abordare fără caracter obligatoriu, iar ele trebuie să fie eliminate.
18. Autoritățile locale și practicienii din domeniul planificării ar beneficia de instrumente complementare de planificare ce abordează aspectele sistemice ale mobilității, energiei și durabilității. Vor fi revizuite oportunitățile de consolidare a acestor interfețe între PMUD și alte planuri urbane relevante care vizează energia [în special Planurile de acțiune privind clima și energia durabilă (PACED)] și durabilitatea.

¹⁷ Ponderea populației cu acces adecvat la servicii de mobilitate (de exemplu, transport public).

¹⁸ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

¹⁹ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>.

19. În temeiul Regulamentului TEN-T revizuit, pentru nodurile urbane stabilite sunt propuse obligații privind PMUD. În același timp, domeniul de aplicare al PMUD ar trebui completat și îmbunătățit în continuare, luând în considerare legăturile cu zonele rurale înconjurătoare și anticipând totodată nevoia stabilirii unor indicatori și a unor cerințe specifice privind PMUD pentru nodurile urbane TEN-T.
20. În plus, Comisia invită fiecare stat membru să instituie un program național de sprijin pe termen lung pentru PMUD și să desemneze un manager de program la nivel național. Acest program ar putea cuprinde măsuri juridice, financiare și organizatorice menite să faciliteze consolidarea capacităților și implementarea PMUD în conformitate cu orientările europene privind PMUD²⁰.
21. În paralel, organizațiile publice și private, cum ar fi întreprinderile, spitalele, școlile sau atracțiile turistice, ar trebui încurajate să elaboreze planuri de gestionare a mobilității și să întreprindă acțiuni care să promoveze mijloace de mobilitate cu emisii scăzute sau zero, cum ar fi transportul public, mobilitatea activă sau mobilitatea partajată.

Comisia:

- va publica, până la sfârșitul anului 2022, o recomandare a Comisiei către statele membre privind programul național de sprijinire a regiunilor și a orașelor în vederea punerii în aplicare a unor planuri eficiente de mobilitate urbană durabilă. Aceasta va include un concept actualizat privind PMUD, stabilind priorități clare pentru a favoriza soluții durabile, inclusiv transportul activ, colectiv și public și mobilitatea partajată (inclusiv pentru legăturile urban-rural), integrând pe deplin aspecte legate de reziliență, precum și planuri de logistică urbană durabilă (PLUD), bazate pe vehicule și soluții cu emisii zero;
- va încuraja cooperarea cu Convenția europeană a primarilor în ceea ce privește alinierea celor două instrumente, și anume PMUD și Planurile de acțiune privind clima și energia durabilă (PACED);
- va completa și va optimiza setul de orientări privind PMUD.

2.3 Monitorizarea progreselor – indicatori ai mobilității urbane durabile

22. Pentru a înțelege progresele înregistrate și a îmbunătăți planurile existente, trebuie să fie disponibile date cuprinzătoare. Pe măsură ce autoritățile locale întreprind acțiuni la nivel individual pentru atingerea obiectivelor de politică, devine tot mai evident că lipsește o abordare comună în ceea ce privește monitorizarea și furnizarea de informații. Indicatorii standardizați la nivelul UE ar facilita și schimbul de bune practici între orașe. Această bază comună de cunoștințe le-ar putea permite apoi să urmeze abordări coordonate la nivel european pentru a implementa planuri de mobilitate urbană durabilă.
23. În cadrul unui proiect-pilot la care au participat mai multe orașe din UE, Comisia a testat un set de indicatori ai mobilității urbane durabile – cum ar fi accesibilitatea prețurilor transportului public, decesele și vătămările cauzate de accidente rutiere, emisiile de gaze cu efect de seră și de poluanți atmosferici, congestionarea traficului și ponderea modală – și a furnizat un instrument relevant de evaluare comparativă²¹. Feedbackul primit a oferit

²⁰ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

²¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en.

orientări cu privire la modalitatea de îmbunătățire a setului de indicatori, în special pentru a se asigura că metodologia acestora este simplificată și beneficiază de sprijin și angajament pe termen lung. De asemenea, el a identificat necesitatea de a oferi orașelor sprijin, de a spori resursele relevante la nivelul autorităților locale și de a sprijini colectarea de date.

24. În plus, a fost identificată necesitatea unei mai bune implicări a statelor membre în proces, întrucât o serie de state membre nu colectează în mod sistematic date relevante. Acesta este un aspect deosebit de important pentru nodurile urbane TEN-T, având în vedere că ele sunt părți vitale ale rețelei TEN-T.
25. Pe baza celor de mai sus, se propune o abordare pregătitoare etapizată. Aceasta va începe cu optimizarea indicatorilor, urmată de sprijinirea orașelor și a statelor membre în sensul colectării datelor necesare, având în vedere cerințele propuse pentru colectarea datelor de către nodurile urbane din cadrul TEN-T.

Prin urmare, pentru a crește gradul de utilizare a indicatorilor, Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- până la sfârșitul anului 2022, va îmbunătăți și va optimiza setul de 19 indicatori ai mobilității urbane durabile deja identificați, precum și instrumentul de evaluare comparativă aferent;
- în 2023, va lansa în statele membre o acțiune de sprijinire a programului în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei, în vederea colectării de date pentru indicatorii de mobilitate armonizați, cu scopul de a monitoriza progresele înregistrate de nodurile urbane TEN-T în direcția unei mobilități urbane durabile.

2.4 Servicii atractive de transport public, sustinute de o abordare multimodală și de digitalizare

26. Transportul public, cum ar fi transportul feroviar urban, metroul, tramvaiul, autobuzul, autobuzul pe apă, feribotul sau telecabina reprezintă cele mai sigure, mai eficiente și mai durabile modalități de călătorie pentru un număr mare de persoane. Transportul public oferă, de asemenea, opțiuni de mobilitate accesibile și incluzive, asigurând coeziunea socială și dezvoltarea economică locală. Din acest motiv, Comisia propune astăzi ca nodurile urbane din rețeaua TEN-T să elaboreze planuri de mobilitate urbană durabilă care să vizeze creșterea gradului de utilizare a transportului public, precum și promovarea consolidării acestei forme de transport la nivelul orașelor și regiunilor, în contextul noului cadru al UE privind mobilitatea urbană.
27. Cu toate acestea, evaluarea cadrului de politică pentru 2013 a relevat faptul că, începând din 2013, gradul de utilizare a transportului public în orașele europene a înregistrat doar o ușoară creștere, iar pandemia de COVID-19 a afectat puternic operațiunile de transport public și numărul utilizatorilor acestuia. Unele orașe au demonstrat eficiența autorităților publice și de transport la nivel local, regional sau național care s-au implicat în campanii de recâștigare a încrederii publicului și de reluare a obiceiului de utilizare a mijloacelor de transport în comun. Sunt necesare demersuri suplimentare în ceea ce privește transportul public și aspectele conexe, cum ar fi sistemele de informații multimodale și sistemele inteligente de emiteră a biletelor. Acestea ar trebui să se reflecte în mod corespunzător în special în cadrul consolidat al PMUD.
28. Transportul public creează locuri de muncă, promovează accesibilitatea teritorială și incluziunea socială și este esențial pentru conectivitatea cu zonele rurale și periurbane. În această privință, transportul feroviar este bine poziționat pentru a-și extinde ponderea

modală, inclusiv în zonele urbane și în împrejurimile acestora. Anul european al căilor ferate 2021 a reprezentat o bună ocazie de a relansa acest proces.

29. Ca parte a unei tranziții mai ample către mobilitatea cu emisii zero, autobuzele cu hidrogen și, în special, cele electrice cu baterii reprezintă deja un procent din ce în ce mai mare al parcului de vehicule de transport public în întreaga UE. Legislația privind infrastructura pentru combustibili alternativi²², în curs de revizuire ca parte a pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”²³, stabilește un cadru pentru finalizarea standardizării infrastructurii de reîncărcare la nivelul UE, iar Directiva revizuită privind vehiculele nepoluante²⁴ stabilește obiective naționale pentru achizițiile publice de autobuze, camioane, autoturisme și camioane nepoluante pentru servicii precum transportul public, colectarea deșeurilor sau transportul corespondenței și al coletelor. Comisia a abordat cu prioritate acordarea de sprijin, în special pentru instalarea infrastructurii necesare de reîncărcare și realimentare, cu scopul de a permite o tranziție lină către vehiculele cu emisii zero. De asemenea, Comisia a înființat platforma pentru autobuze curate în Europa („Clean Bus Europe”)²⁵ pentru a facilita tranziția orașelor către parcuri de autobuze nepoluante.
30. Gradul de deservire și accesibilitatea transportului public în orașe se îmbunătățesc²⁶. Cu toate acestea, sunt necesare demersuri suplimentare pentru a crește calitatea acestuia și accesibilitatea pentru persoanele cu handicap și pentru a asigura o mai bună integrare între transportul public și serviciile de mobilitate partajată și mobilitatea activă, inclusiv serviciile de micromobilitate, pentru a acoperi ultimul kilometru în care punctele de acces sunt îndepărtate sau frecvența transportului public este scăzută. Acestea vor contribui totodată la reducerea necesității de a utiliza vehicule motorizate, putând fi astfel diminuat nivelul de congestie a traficului. În plus, serviciile de transport public și de mobilitate partajată ar trebui să se completeze reciproc. În unele cazuri, mobilitatea partajată și la cerere ar putea deveni, în special în zonele rurale, parte a transportului public, integrată în cadrul modelelor „mobilitate ca serviciu”.
31. Un transport public de bună calitate deservește deopotrivă navetiști și călători, familii cu venituri mari și mici, vârstnici și tineri, femei și bărbați. Se impune adaptarea infrastructurii și a serviciilor de transport public urban pentru a asigura o mai bună accesibilitate, printre altele²⁷, inclusiv pentru a deservi mai bine o populație în curs de îmbătrânire în numeroase orașe, precum și persoane cu handicap sau cu mobilitate redusă.
32. În acest scop, transportul public trebuie să se afle în centrul planificării mobilității urbane durabile, să fie disponibil și atractiv pentru toți și să ofere un acces fără obstacole. Acesta ar trebui să mențină o cultură a siguranței la un nivel ridicat pentru a proteja publicul larg, copiii și utilizatorii vulnerabili, precum și pentru a atrage noi grupuri de persoane. Planificarea transportului public ar trebui să abordeze, de asemenea, conexiunile cu zonele

²² Directiva 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

²³ Propunerea Comisiei de Regulament privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0559&from=en>.

²⁴ Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:02009L0033-20190801&from=EN>.

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>.

²⁶ <https://www.eca.europa.eu/ro/Pages/DocItem.aspx?did=53246>.

²⁷ În acest sens, se aplică Regulamentul (UE) 2021/782 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar și Regulamentul (UE) nr. 181/2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul.

din afara centrului orașului, inclusiv conexiunile cu suburbiile și zonele rurale din afara orașului.

33. De asemenea, trebuie să se pună un accent mai puternic pe digitalizarea și automatizarea serviciilor oferite de tramvaie, autobuze, transporturi feroviare urbane și metrouri; acestea pot crește frecvența serviciilor și pot reduce costurile de funcționare. În plus, este necesar un volum mai mare de date privind fluxurile reale de trafic de persoane pentru a adapta în mod dinamic capacitatea de transport public, rutele și programele de circulație la nivelul orașului, mai degrabă decât a continua asigurarea ofertelor fixe de transport consacrate.
34. În sens mai larg, soluțiile digitale multimodale joacă la rândul lor un rol esențial în ceea ce privește sporirea atractivității transportului public. Prin urmare, aplicațiile de „mobilitate ca serviciu” (*Mobility as a Service*, MaaS) trebuie dezvoltate în jurul coloanei vertebrale pe care o reprezintă transportul public. Autoritățile de transport public trebuie să se asigure că pasagerilor li se pun la dispoziție programe de circulație în timp real ale mijloacelor de transport în comun și opțiuni multimodale. Acest fapt presupune ca toate părțile interesate să colaboreze pentru a reconcilia interesele comerciale și publice în contextul proiectării și funcționării aplicațiilor MaaS. O ofertă integrată care să includă un bilet unic ar contribui, de asemenea, la conexiuni fără sincope în cazul călătoriilor cu trenul pe distanțe mai lungi și la sporirea opțiunilor de mobilitate pentru persoanele care locuiesc în zone îndepărtate, pentru persoanele cu mobilitate redusă și pentru navetiști, inclusiv din zonele rurale și periurbane.
35. În plus, este important să se asigure faptul că furnizorii de servicii de transport urban pun la dispoziție informații accesibile pentru ca site-urile web, aplicațiile mobile, serviciile de emisie electronică a biletelor, serviciile de informare în timp real cu privire la călătorii, automatele de emisie a biletelor și automatele de check-in să fie conforme cu cerințele de accesibilitate aplicabile la nivelul UE²⁸.
36. În același timp, schimbările legate de automatizare și digitalizare vor reprezenta provocări la nivelul transportului public, inclusiv pentru lucrătorii din domeniu. Locurile de muncă ale conducătorilor auto sunt, în special, expuse unui risc ridicat de automatizare²⁹. Prin urmare, recalificarea și perfecționarea profesională trebuie să joace un rol substanțial în tranziția către un transport public cu emisii zero în viitor, iar alte măsuri trebuie să fie elaborate în cadrul unui dialog cu partenerii sociali. Pactul european privind competențele³⁰ va contribui la mobilizarea părților interesate și va acționa ca stimulent pentru ca acestea să ia măsuri în ceea ce privește perfecționarea și recalificarea profesională.
37. Toate aceste aspecte, stabilite în mod ferm în cadrul PMUD, ar trebui să contribuie la îmbunătățirea transportului public, sporindu-i gradul de atractivitate și, astfel, intensificând utilizarea sa la nivelul tuturor grupurilor demografice, inclusiv al celor din zone periurbane și rurale. Normele privind achizițiile publice joacă un rol important în furnizarea eficientă a serviciilor de mobilitate urbană. Prin urmare, Comisia invită statele membre să își desfășoare procedurile de achiziții publice aferente astfel încât să abordeze cu prioritate soluții inovatoare, digitale, accesibile, durabile și multimodale.

²⁸ Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor (va intra în vigoare în 2025): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019L0882&from=RO>.

²⁹ O analiză mai aprofundată a provocărilor legate de locurile de muncă și de competențele din domeniul transporturilor este inclusă în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>).

³⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=ro>.

Comisia:

- își va consolida finanțarea (a se vedea secțiunea 5) și sprijinul în materie de politici (de exemplu, conceptul consolidat privind PMUD) pentru transportul public și va colabora cu administrațiile naționale și locale și cu toate părțile interesate pentru a se asigura că această formă de transport își menține statutul de coloană vertebrală a mobilității urbane, precum și pentru a aborda inegalitățile în ceea ce privește accesul la rețeaua de transport public, inclusiv îmbunătățirea accesului la gări;
- va avea în vedere furnizarea obligatorie a datelor în timp real ale operatorilor (de exemplu, informații privind programul de circulație și întreruperile), inclusiv din domeniul transportului public, prin punctele naționale de acces (la date), în cadrul revizuirii Regulamentului delegat (UE) 2017/1926 privind serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale, care urmează să fie adoptată în 2022;
- va propune ca, în cadrul TEN-T, nodurile urbane să fie obligate să asigure pasagerilor posibilitatea de a avea acces la informații, de a-și rezerva și plăti călătoriile, precum și de a-și genera biletele prin intermediul serviciilor de mobilitate digitală multimodală, permițând transportului public să devină coloana vertebrală a mobilității colective în nodurile urbane până în 2030.

2.5 O mobilitate mai sănătoasă și mai sigură: mersul pe jos, mersul cu bicicleta și micromobilitatea sunt din nou în prim plan

38. Modurile de mobilitate activă, cum ar fi mersul pe jos și mersul cu bicicleta, sunt forme de mobilitate cu costuri reduse și emisii zero, care pot totodată genera beneficii conexe pentru sănătate, asociate unui stil de viață mai activ. Pentru a-și dezvolta întregul potențial, acestea ar trebui abordate în mod corespunzător în cadrul politicilor privind mobilitatea urbană la toate nivelurile de guvernare și finanțare, planificare a transporturilor, sensibilizare, alocare a spațiului, reglementări în materie de siguranță și infrastructură adecvată, acordând o atenție deosebită persoanelor cu mobilitate redusă. Va fi susținută astfel și punerea în aplicare a Planului european de luptă împotriva cancerului. Acesta este un alt motiv pentru care Comisia propune astăzi ca nodurile urbane din rețeaua TEN-T să elaboreze planuri de mobilitate urbană durabilă care să vizeze, de asemenea, creșterea gradului de utilizare a mobilității active, încercând să promoveze consolidarea acestui tip de mobilitate la nivelul orașelor și regiunilor, în contextul noului cadru al UE privind mobilitatea urbană.
39. Angajatorii pot încuraja îmbunătățirea stării de sănătate a angajaților prin intermediul mobilității active. Campaniile de promovare și programele de stimulare la locul de muncă, sprijinite de investițiile necesare în infrastructură pentru a facilita mersul pe jos și mersul cu bicicleta la locul de muncă, au ca rezultat îmbunătățirea sănătății și a bunăstării angajaților.
40. De la izbucnirea epidemiei de COVID-19, numeroase autorități locale au luat măsuri precum transformarea spațiilor de parcare sau extinderea trotuarelor pietonale pentru a realoca mai mult spațiu public modurilor sustenabile precum mersul pe jos și mersul cu bicicleta. Infrastructura rutieră este un spațiu public ce poate fi adaptat pentru a permite tuturor utilizarea în condiții de siguranță.
41. Modurile de mobilitate activă pot face parte din călătoriile multimodale (în special pentru primul și ultimul kilometru) și, de asemenea, pot oferi în sine o soluție de mobilitate „de la ușă la ușă”. Acestea au un mare potențial de îmbunătățire a sănătății umane, datorită activității fizice, și de reducere a congestionării traficului, diminuând astfel emisiile de

dioxid de carbon, poluarea aerului și poluarea fonică. Investițiile în infrastructura de mobilitate activă generează și beneficii economice tangibile³¹.

42. Bicicletele electrice deschid calea deplasării cu bicicleta celor care locuiesc în zone deluroase sau în suburbii, precum și persoanelor în vârstă și anumitor persoane cu mobilitate redusă, permițând unui număr mult mai mare de persoane să facă naveta și să se deplaseze pe distanțe mai lungi cu bicicleta. Bicicletele cargo electrice au o pondere din ce în ce mai mare din volumul serviciilor comerciale de livrare. Bicicletele electrice constituie în prezent segmentul de electromobilitate cu cea mai rapidă creștere din Europa, înregistrând o creștere de 52 % a vânzărilor în 2020. Având în vedere tendința actuală, UE dezvoltă, de asemenea, o bază industrială mai puternică în domeniul tehnologiilor pentru biciclete și vehicule cu două roți. Acestea devin mai inteligente și trebuie depuse mai multe eforturi pentru a spori investițiile în infrastructura pentru biciclete și pentru a valorifica potențialul digitalizării și al datelor de a crește gradul de adoptare a mersului cu bicicleta și integrarea acestuia în cadrul unui mix multimodal.
43. Creșterea numărului de persoane care merg pe jos și cu bicicleta, coroborată cu emergența scuterelor electrice și a altor forme noi de micromobilitate, se traduce printr-un număr mai mare de participanți la trafic vulnerabili³² pe străzile orașelor. Toți participanții la trafic, inclusiv cei care folosesc forme motorizate de transport, trebuie să se adapteze la noul peisaj, prin creșterea gradului de conștientizare și educație în domeniul siguranței rutiere. Participanții vulnerabili la trafic reprezintă 70 % din numărul total al victimelor accidentelor rutiere mortale urbane și, prin urmare, acest grup ar trebui să beneficieze de mai multă atenție în special dacă UE dorește să își atingă obiectivul „viziunea zero”³³, și anume de a reduce numărul deceselor și al vătămărilor cauzate de accidente rutiere aproape la zero. Aspectele legate de siguranța rutieră ar trebui să beneficieze de o atenție suplimentară și să constituie o parte integrantă a tuturor nivelurilor de planificare a mobilității urbane. Participanților vulnerabili la trafic ar trebui să li se acorde spațiu suficient, de exemplu prin separarea fizică a căilor de acces pietonal, a pistelor pentru biciclete/micromobilitate de traficul motorizat, ori de câte ori este posibil. Finanțarea UE pentru proiectele de mobilitate urbană și pentru proiectele de infrastructură urbană ar trebui să impună în cazul acestora adoptarea abordării „sistemului sigur”. Orașele europene pun deja în aplicare măsuri de reducere a riscului legat de viteză prin adaptarea limitelor maxime și fac în continuare demersuri în vederea unei mai bune gestionări a vitezei.
44. Înainte de izbucnirea pandemiei de COVID-19, o serie de operatori începuseră deja să furnizeze noi servicii de micromobilitate – cum ar fi vehicule cu două roți (electrice) cu sau fără stație (biciclete, scutere sau mopede electrice) și alte dispozitive de mobilitate personală – în numeroase orașe din UE. Cu toate acestea, la nivel național și local, adesea chiar și în interiorul unui stat membru, se aplică norme diferite, ceea ce îngreunează aplicarea corectă de către vizitatori a normelor locale și limitează libertatea de acțiune a operatorilor programelor de utilizare în comun care doresc să își desfășoare activitatea în mai multe țări.

³¹ Fiecare 1 EUR investit în mersul cu bicicleta pe principalele artere urbane din Helsinki generează un câștig de 3,6 EUR [[Helsinki efectuează prima analiză ciclonomică \(Bikenomics\) | CIVITAS Handshake \(handshakecycling.eu\)](#)].

³² Susținătorii acestor forme de mobilitate aduc adesea în discuție conceptul de „participanți valoroși la trafic”, dat fiind faptul că ei reduc congestionarea și îmbunătățesc calitatea aerului pentru toți.

³³ Cadru de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 – Recomandări privind următorii pași către „Viziunea zero”, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf.

45. Prin urmare, pe site-ul Observatorului UE în domeniul mobilității urbane este publicat astăzi un ghid destinat autorităților competente, bazat pe consultarea îndeaproape a tuturor părților interesate, cu privire la utilizarea dispozitivelor de micromobilitate în condiții de siguranță. Respectivul ghid tematic PMUD oferă bune practici și recomandări-cheie privind integrarea dispozitivelor de micromobilitate în planificarea mobilității urbane, cu scopul de a asigura utilizarea lor în condiții de mai mare siguranță în zonele urbane. Aceasta va contribui la integrarea micromobilității în abordarea „viziunea zero” și la atingerea obiectivului pe termen lung al UE de a reduce aproape la zero numărul deceselor și al vătămărilor grave în sectorul transportului rutier.

Prin urmare, Comisia:

- va propune, în cadrul Regulamentului TEN-T revizuit, cerințe aplicabile nodurilor multimodale pentru pasageri din cadrul nodurilor urbane conform cărora acestea să aibă obligația de a asigura o mai bună integrare a modurilor de transport active, precum și cerințe vizând menținerea continuității și accesibilității pistelor pentru biciclete, cu scopul de a promova modurile active de transport;
- va spori rolul mersului pe jos și al mersului cu bicicleta în cadrul documentelor de orientare actualizate privind PMUD;
- va publica astăzi, pe site-ul Observatorului UE în domeniul mobilității urbane, un ghid tematic PMUD privind utilizarea în condiții de siguranță a dispozitivelor de micromobilitate pentru a ajuta urbanistii în domeniul mobilității și autoritățile locale să permită implementarea în condiții de siguranță a noilor dispozitive pe străzile orașelor;
- pe baza experienței la nivel național și local în ceea ce privește cerințele de siguranță, va elabora norme privind siguranța dispozitivelor de micromobilitate;
- va oferi, până la sfârșitul anului 2022, orientări privind cerințele de infrastructură de calitate pentru participanții vulnerabili la trafic în cadrul auditului inițial al fazei de proiectare în temeiul Directivei 2008/96/CE³⁴ privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.

2.6 Logistica transportului urban de mărfuri cu emisii zero și livrarea „pe ultimul kilometru”

46. Transportul urban de mărfuri - sau logistica - are un caracter esențial pentru funcționarea economiilor urbane, cu atât mai mult în timpul și în urma pandemiei de COVID-19, care a determinat o creștere a volumului activităților de comerț electronic și de livrare la domiciliu. Livrările către consumatori prin comerț electronic au crescut cu 25 % în 2020 din cauza pandemiei, iar creșterea volumului de livrări „pe ultimul kilometru”³⁵ va persista probabil în continuare.

47. Pe lângă caracteristicile propuse privind nodurile urbane în cadrul revizuirii Regulamentului TEN-T, se impune accelerarea implementării unor soluții durabile și cu evoluție rapidă, cum ar fi bicicletele cargo, utilizând noi modele de distribuție, rute dinamice și o mai bună utilizare multimodală conectată a căilor ferate urbane și a căilor navigabile interioare. Aceasta ar sprijini optimizarea utilizării vehiculelor și a infrastructurii și ar reduce necesitatea efectuării unor curse goale și inutile.

³⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008L0096&from=EN>.

³⁵ <https://www.weforum.org/press/2021/04/covid-19-has-reshaped-last-mile-logistics-with-e-commerce-deliveries-rising-25-in-2020/>.

48. În plus, componenta transportului de marfă ar trebui să ocupe un loc important în cadrul planificării mobilității urbane durabile pentru a accelera implementarea sa. Sunt necesare eforturi suplimentare pentru a se asigura faptul că planurile de logistică urbană durabilă (PLUD) existente³⁶ sunt mai bine integrate în cadrul PMUD și sunt dezvoltate în continuare și implementate la nivelul UE³⁷. Acestea vor contribui la atingerea obiectivului de logistică urbană cu emisii zero până în 2030.
49. Acțiunile din acest domeniu trebuie să se concentreze asupra implementării unor soluții, tehnologii și vehicule cu emisii zero pentru logistica urbană. Comisia va revizui standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele de marfă, în vederea tranziției către vehicule cu emisii zero în acest sector. Propunerea Comisiei referitoare la standarde mai ambițioase privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele utilitare ușoare³⁸ va spori totodată în mod semnificativ introducerea camionetelor cu emisii zero utilizate în logistica urbană.
50. Asigurarea implicării părților interesate din sectorul public și privat este esențială pentru optimizarea logisticii urbane și a livrării „pe ultimul kilometru” în termeni economici, sociali și de mediu. Colaborarea dintre autoritățile locale și părțile interesate din sectorul privat, dialogurile periodice între toate părțile, crearea de rețele și efectuarea schimburilor între urbaniști sunt acțiuni-cheie menționate atât de autoritățile locale, cât și de părțile interesate³⁹ din sectorul privat pentru a consolida cunoștințele privind gestionarea și planificarea logisticii urbane durabile. În plus, sunt necesare eforturi suplimentare la nivelul UE pentru a evalua necesitatea unei colectări și partajări mai intense a datelor privind transportul urban de marfă⁴⁰.

Prin urmare, Comisia:

- va prezenta, până la sfârșitul anului 2022, o propunere de revizuire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele de marfă, în vederea tranziției către vehicule cu emisii zero în acest sector;
- va asigura faptul că planurile de logistică urbană durabilă (PLUD) existente sunt pe deplin integrate în cadrul PMUD;
- va sprijini dialogul și colaborarea între toate părțile, colaborarea în rețea și efectuarea

³⁶ În octombrie 2019 a fost publicat un ghid tematic specific în contextul PMUD: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf.

³⁷ Potrivit studiului de documentare din 2021, deși 68 % dintre orașele din UE incluse în eșantion aveau cunoștință de orientările privind planurile de logistică urbană durabilă (PLUD), doar 13 % au implementat un astfel de plan specific, în timp ce 58 % au inclus elemente de logistică în cadrul planurilor lor de mobilitate urbană durabilă.

³⁸ Propunere de regulament de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017PC0676R(01)&from=EN).

³⁹ Idem.

⁴⁰ Potrivit studiului de documentare, doar 29 % dintre orașele din UE incluse în eșantion colectează date privind logistica urbană și doar 32 % dispun de un cadru de evaluare.

schimburilor între urbanişti;

- va sprijini schimbul voluntar de date între toate tipurile de părți interesate pentru ca transportul urban de marfă să devină mai eficient, mai durabil și mai competitiv⁴¹.

2.7 Digitalizare, inovare și noi servicii de mobilitate

51. Digitalizarea are un potențial neexploatat: tehnologii precum inteligența artificială, gemenii digitali, tehnologiile blockchain, internetul obiectelor, soluțiile europene pentru navigația prin satelit și observarea Pământului oferă perspective promițătoare în direcția unei mobilități urbane mai inteligente, mai reziliente și mai durabile.
52. Datorită noilor aplicații și platforme, telefoanele inteligente pot oferi acces la o gamă largă de servicii. De exemplu, aplicațiile „mobilitate ca serviciu” pot facilita rezervarea și plata biletelor pentru toate ofertele de mobilitate. Pe măsură ce vom putea asigura călătorii multimodale fără sincope, tot mai mulți utilizatori le vor primi și accepta cu plăcere. În viitor, atât operatorii de transport, cât și pasagerii vor avea posibilitatea de a utiliza portofele europene pentru identitatea digitală⁴² pe care statele membre le vor emite pentru a permite cetățenilor, rezidenților și întreprinderilor să facă schimb de și să prezinte credențiale, inclusiv în domeniul mobilității urbane.
53. În plus, instrumentele digitale de gestionare a mobilității pot veni în sprijinul autorităților din domeniul transportului public pentru ca acestea să dispună de o imagine clară asupra utilizării spațiului public, să facă investiții mai bune în materie de vehicule și infrastructură multimodală, precum și să elaboreze și să monitorizeze în mod efectiv respectarea normelor.
54. În scopul de a sprijini în continuare o mai bună gestionare a traficului și a mobilității, revizuirea preconizată a Directivei STI⁴³ și Regulamentul delegat revizuit în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic⁴⁴ vor consolida serviciile de informare în timp real cu privire la trafic, precum și serviciile de mobilitate digitală multimodală.
55. Digitalizarea oferă totodată o modalitate de a soluționa anumite provocări legate de reglementările privind accesul vehiculelor în zonele urbane (UVAR). În Europa, majoritatea reglementărilor UVAR (73 %) vizează zone cu emisii scăzute (și zero). Zonele cu emisii scăzute pot fi un instrument eficace de soluționare a problemelor legate de calitatea aerului la nivel local, în special în zonele în care traficul este o sursă dominantă de poluare atmosferică globală. În plus, mai multe autorități locale au în vedere sisteme de urgență în caz de poluare sau sisteme de taxare rutieră pentru a aborda alte aspecte, cum ar

⁴¹ Ținând seama în mod corespunzător de soluțiile elaborate în cadrul Forumului digital pentru transport și logistică (DTLF).

⁴² La 3 iunie 2021, Comisia Europeană a adoptat o propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) nr. 910/2014 în ceea ce privește instituirea unui cadru pentru identitatea digitală europeană, concomitent cu Recomandarea Comisiei din 3 iunie 2021 privind un set de instrumente comun al Uniunii pentru o abordare coordonată în direcția unui cadru european al identității digitale. Dacă discuțiile legislative pot fi încheiate până la sfârșitul anului 2022, statele membre ar urma să emită portofele pentru identitatea digitală în 2024.

⁴³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Sisteme-de-transport-inteligente-revizuirea-normelor-UE-ro>.

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:32015R0962&from=EN>.

fi congestionarea traficului⁴⁵. Într-adevăr, un număr mare de orașe se confruntă la nivel local cu probleme de congestionare a traficului și de calitate a aerului cauzate de transport, depășind adesea pragurile de poluare și încălcând standardele UE privind calitatea aerului⁴⁶. În special, transportul rutier ar trebui să devină mult mai puțin poluant, mai ales în orașe. Propunerea planificată de instituire a unor standarde mai stricte privind emisiile de poluanți atmosferici pentru vehicule (Euro 7) va facilita procesul de tranziție a orașelor către o mobilitate curată. În plus, reglementările UVAR pot reprezenta o măsură vizând respectarea standardelor UE privind calitatea aerului, precum și limitarea congestionării traficului și a emisiilor generate de trafic. De asemenea, acestea stimulează utilizarea transportului public și mobilitatea activă, reducând accesul vehiculelor mai poluante în zonele urbane sensibile.

56. Este important ca, în cazul în care sunt implementate, reglementările UVAR să permită călătorii fără sincope și ușor de utilizat în cadrul pieței unice, fără a determina discriminarea conducătorilor auto nerezidenți. Deși introducerea anumitor reglementări UVAR este și ar trebui să fie o sarcină a autorităților naționale și locale competente, diversitatea reglementărilor UVAR creează noi provocări în ceea ce privește transportul de pasageri și de mărfuri la nivelul UE. Participanții la trafic au nevoie de un acces mai bun la informații pentru a lua la cunoștință respectivele reglementări și pentru a fi în măsură să le respecte; de multe ori, orașele nu sunt în măsură să instituie scheme eficiente și funcționale și să asigure respectarea lor în mod corespunzător. Aceste provocări sunt cu precădere importante în cazul vehiculelor străine, chiar și atunci când acestea au emisii zero. Lipsesc o modalitate standardizată și eficace de a furniza conducătorilor auto informații și date privind normele UVAR. De asemenea, autoritățile municipale nu dispun de datele necesare pentru asigurarea aplicării transfrontaliere a legislației.
57. Până în prezent, Comisia și-a concentrat eforturile pe îmbunătățirea furnizării de informații și a schimbului de date prin intermediul următoarelor:
- a. punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/1724 privind portalul digital unic⁴⁷, care impune autorităților publice să furnizeze informații participanților la trafic prin intermediul portalului;
 - b. pregătirea revizuirii⁴⁸ Regulamentului delegat privind serviciile de informare în timp real cu privire la trafic⁴⁹, care impune statelor membre să furnizeze acces la o gamă largă de date statice și dinamice pentru a include noi seturi de date, cum ar fi cele referitoare la reglementările UVAR;

⁴⁵ La 21 octombrie 2021, reglementările UVAR în vigoare sau confirmate ca fiind planificate vizau 328 de zone cu emisii scăzute, 130 de sisteme de urgență în caz de poluare, 36 de zone cu emisii zero și 6 taxe de trecere în zone urbane. Sursă: <https://urbanaccessregulations.eu/>.

⁴⁶ Directiva 2008/50/CE privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:02008L0050-20150918&from=EN>.

⁴⁷ Regulamentul privind portalul digital unic servește drept punct de intrare unic pentru ca cetățenii și întreprinderile să aibă acces la informații cu privire la regulile și cerințele pe care trebuie să le respecte, în conformitate cu reglementările UE sau cu reglementările aplicabile la nivel național, regional sau local. Printre alte cerințe, autoritățile publice au obligația de a furniza participanților la trafic informații cu privire la UVAR prin intermediul portalului. În ceea ce privește procedura de obținere a autocolantelor pentru emisii, regulamentul prevede că aceste autocolante emise de un organism sau de o instituție publică trebuie să fie integral disponibile online până la 12 decembrie 2023.

⁴⁸ Adoptarea actului delegat este prevăzută în T1 2022.

⁴⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:32015R0962&from=RO>.

- c. proiectul „UVARbox”⁵⁰, care își propune să faciliteze elaborarea de către orașe a unui instrument ușor de utilizat pentru a furniza date într-un format standardizat privind programele UVAR la nivel urban și regional;
 - d. proiectul „UVARexchange”⁵¹, care își propune să îmbunătățească transmiterea informațiilor către conducătorii auto din apropierea zonelor UVAR, precum și accesul autorităților locale la informații, în special în ceea ce privește vehiculele și șoferii străini, pentru a asigura călătorii fără sincope și respectarea UVAR de către autoritățile locale.
58. Se impun eforturi suplimentare pentru identificarea unor soluții eficiente din punctul de vedere al costurilor, ușor de utilizat și echitabile, care să aducă beneficii atât autorităților publice, cât și conducătorilor și proprietarilor de vehicule, și să le faciliteze desfășurarea activității și aplicarea reglementărilor UVAR.
59. Digitalizarea asigură totodată noi servicii de mobilitate, cum ar fi utilizarea în comun a autoturismelor și a bicicletelor fără stație fixă, servicii de închiriere vehicule la comandă și servicii inovatoare de taxi ori servicii de livrare, furnizate în principal prin intermediul aplicațiilor mobile. În plus, aceste servicii reprezintă o oportunitate majoră pentru întreprinderile europene.
60. Companiile de curse la comandă pot schimba regulile jocului, oferind spre închiriere vehicule cu conducător auto (*private hire vehicles*, PHV), aflate în concurență cu serviciile consacrate de taxi. Șoferii de taxi percep adesea concurența din partea respectivelor companii ca fiind neloială, dacă acestea nu au obligația de a respecta aceleași norme pe care trebuie să le respecte companiile de taxi. În același timp, companiile de curse la comandă și operatorii care oferă spre închiriere vehicule cu conducător auto percep normele PHV ca fiind învechite. Comisia va oferi orientări specifice cu privire la normele privind serviciile de taxi și PHV în 2022. Aceste orientări vin în completarea propunerilor recente ale Comisiei referitoare la condițiile de muncă echitabile în economia platformelor. Pentru a asigura dezvoltarea acestor servicii în conformitate cu Pactul verde european, prezenta propunere de revizuire a orientărilor TEN-T prevede necesitatea ca PMUD din nodurile urbane să includă planuri de tranziție către parcuri auto cu emisii zero.
61. Apar și alte servicii de mobilitate și transport noi, adesea susținute de finanțarea acordată de UE pentru cercetare și inovare. Serviciile de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată (*Connected Cooperative Automated Mobility*, CCAM) și mobilitatea aeriană urbană (*Urban Air Mobility*, UAM)⁵² sunt două dintre acestea. Pentru a maximiza contribuția lor potențială la mobilitatea urbană, este necesară integrarea acestora în cadrul PMUD într-un stadiu incipient.
62. În sens mai larg, numeroase orașe europene sunt deja lideri mondiali în ceea ce privește inovarea în domeniul transporturilor, planificarea mobilității urbane durabile și punerea în aplicare a unor obiective ambițioase în materie de climă și siguranță rutieră. Orașele noastre sunt adesea cele mai bune „laboratoare vii” în care sunt concepute, testate și puse în aplicare noi soluții la provocările comune, contribuind nu numai la o mobilitate urbană mai eficientă și mai durabilă, ci și la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor din orașele europene. De asemenea, orașele experimentează utilizarea gemenilor digitali locali,

⁵⁰ Acțiunea pregătitoare finanțată de Parlamentul European, gestionată de serviciile Comisiei (<https://uvarbox.eu>).

⁵¹ Acțiunea pregătitoare finanțată de Parlamentul European, gestionată de serviciile Comisiei (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>).

⁵² Definită drept: trafic aerian la altitudine foarte joasă deasupra zonelor dens populate.

îmbinând date din diferite domenii (inclusiv mobilitate) și utilizând vizualizarea, modelarea și simularea pentru a sprijini procesul decizional într-o manieră integrată.

63. Dezbaterile publice și „cocrearea” a unor noi concepte de mobilitate sunt esențiale pentru acceptarea lor de către publicul larg. În acest scop și începând din 2002, inițiativa CIVITAS a fost sprijinită de programele-cadru succesive în materie de cercetare și inovare și a introdus acțiuni inovatoare la nivel local și regional, permițând autorităților publice să gestioneze mai bine inovarea și să adopte noi instrumente, soluții sau procese. Acestea contribuie la promovarea implementării și replicării soluțiilor de mobilitate urbană durabilă și inteligentă atât la nivelul Europei, cât și în afara sa.
64. În plus, există numeroase inițiative ale UE în materie de cercetare și inovare care au o legătură cu mobilitatea urbană, inclusiv parteneriatele programate în comun 2ZERO (Către un transport rutier cu emisii zero) și CCAM (Mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată), parteneriatele instituționale privind hidrogenul curat și rețeaua feroviară europeană, parteneriatul cofinanțat DUT (*Driving Urban Transition*, Încurajarea tranziției urbane), inițiativa „Acțiuni urbane inovatoare”, Comunitatea de cunoaștere și inovare a EIT privind mobilitatea urbană, inițiativa living.eu și piața orașelor inteligente. Aceste inițiative se completează reciproc și au un mare potențial de creare de sinergie pentru a accelera inovarea în direcția unor orașe și spații urbane mai durabile și mai locuibile. Un cadru deosebit de promițător pentru coordonarea efectivă a inițiativelor în domeniul urban îl reprezintă misiunea „Orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei” (a se vedea mai jos).

Comisia:

- va propune, până în 2022, o inițiativă legislativă privind furnizarea și utilizarea de date sensibile din punct de vedere comercial pentru serviciile de mobilitate digitală multimodală, sporind totodată nivelul de accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă;
- va prezenta acțiuni pentru dezvoltarea unui spațiu european comun al datelor privind mobilitatea pentru a facilita accesul la datele privind mobilitatea și schimbul de astfel de date, inclusiv la nivel urban, în 2022;
- va crea, cu sprijinul programului Europa digitală⁵³, un set de instrumente al UE pentru gemenii digitali locali în scopul de a veni în sprijinul orașelor, în propriul lor context local, de a combina date din diferite domenii, cum ar fi mobilitatea, și de a utiliza vizualizarea și simularea pentru a sprijini procesul decizional;
- va lansa în 2022 un studiu dedicat, care va identifica și va specifica soluțiile digitale și tehnice care ar fi disponibile pentru a asigura reglementări UVAR mai eficace și mai ușor de utilizat, respectând totodată principiul subsidiarității;
- va emite orientări privind transportul local la cerere: și anume taxiuri, închiriere vehicule cu conducător auto și curse la comandă;
- va dezvolta în continuare inițiativa CIVITAS din cadrul programului Orizont Europa și cooperarea acesteia cu inițiativele relevante finanțate de UE, prin intermediul misiunii „Orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei”;
- va sprijini acțiunile de inovare prevăzute în programul pentru cercetare și inovare din

⁵³ Programul de lucru pentru Europa digitală 2021-2021, C(2021) 7914 final, anexă. Lansarea indicativă a cererii de propuneri 2022.

cadrul Orizont Europa, prin intermediul parteneriatelor cu caracter relevant pentru activitățile de mobilitate urbană (parteneriatul cofinanțat DUT, parteneriatele programate în comun 2ZERO și CCAM, parteneriatele instituționale privind hidrogenul curat și rețeaua feroviară europeană).

2.8 Către orașe neutre din punct de vedere climatic: un transport urban rezilient, ecologic și eficient din punct de vedere energetic

65. O etapă de referință esențială în cadrul Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă este ca, până în 2030, cel puțin 100 de orașe europene să fie neutre din punct de vedere climatic. Având în vedere disponibilitatea unor soluții tehnologice și de politică adecvate pentru mobilitatea cu emisii zero, orașele ar trebui să ia măsuri pentru a facilita tranziția verde și, în cele din urmă, pentru a se asigura că mobilitatea urbană și transporturile devin neutre din punct de vedere climatic cât mai curând posibil. Aceasta ar trebui să includă sinergii cu producția de energie din surse regenerabile, cu stocarea energiei și cu comunitățile energetice. În special, autoritățile municipale ar trebui să facă uz de competențele de care dispun, inclusiv în contextul achizițiilor publice, al procedurilor de atribuire a concesiunilor sau de acordare a licențelor, precum și al procedurilor de acordare de granturi pentru a accelera ecologizarea transportului public și a flotelor, de exemplu mobilitatea partajată și vehiculele de închiriat, vehiculele de livrare și serviciile de taxi și PHV.
66. Autoritățile publice ar trebui să asigure disponibilitatea unei infrastructuri de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi eficientă, interoperabilă și ușor de utilizat. În acest scop, Forumul pentru transporturi durabile a elaborat deja un set de recomandări pentru autoritățile publice, referitor la achiziționarea, atribuirea concesiunilor, acordarea licențelor și/sau acordarea de sprijin pentru infrastructura de reîncărcare electrică pentru autoturisme și camioane⁵⁴. În plus, în 2022 se intenționează publicarea unui ghid pentru proceduri mai bune de autorizare și de conectare la rețea a infrastructurii de reîncărcare, precum și a unor recomandări pentru accelerarea electrificării flotelor specializate și captive.
67. Tranziția către neutralitatea climatică va fi dezvoltată și demonstrată în practică de orașele implicate în misiunea „Orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei”⁵⁵. Misiunea își propune ca 100 de orașe europene să devină inteligente și neutre din punct de vedere climatic până în 2030, precum și să pună bazele atingerii neutralității climatice de către toate orașele până în 2050. Mobilitatea urbană se va afla în centrul acestei provocări. În ceea ce privește cercetarea și inovarea, primul program de lucru Orizont Europa pentru perioada 2021-2022 cuprinde un set de acțiuni care facilitează crearea condițiilor pentru punerea în aplicare a misiunii, inclusiv într-o serie de domenii-cheie, cum ar fi transportul public.

Comisia:

- va propune includerea în Regulamentul TEN-T revizuit a obligațiilor privind disponibilitatea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare, care decurg din propunerea

⁵⁴ https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en.

⁵⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0609&from=EN>.

Comisiei de Regulament privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi⁵⁶, inclusiv în nodurile urbane;

- va include în programele de lucru Orizont Europa în materie de cercetare și inovare teme vizând facilitarea realizării de către orașe a investițiilor în inovare în domeniul mobilității urbane în cadrul misiunii „Orașe”, cu accent pe transportul public și pe mobilitatea activă, și în cadrul parteneriatelor din domeniul transporturilor pentru a sprijini ideea vehiculelor automatizate, inteligente și cu emisii zero, precum și integrarea acestora în sistemele de taxare din zonele urbane;
- va aloca 359,3 milioane EUR în cadrul programului Orizont Europa în perioada 2021-2023 pentru faza inițială de punere în aplicare a misiunii „Orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei”;
- va dezvolta noi sinergii cu surse de finanțare și de subvenționare alocate de alte programe ale UE (cum ar fi fondurile structurale și de investiții europene, Mecanismul pentru interconectarea Europei și Mecanismul de redresare și reziliență), cu Banca Europeană de Investiții, precum și cu surse din sectorul privat pentru a sprijini implementarea mobilității și vehiculelor cu emisii zero și a facilitatorilor acestora.

2.9 Acțiuni de sensibilizare și de consolidare a capacităților

68. Săptămâna Europeană a Mobilității (16-22 septembrie)⁵⁷ – campanie derulată de Comisia Europeană în colaborare cu o rețea națională de coordonatori – promovează, începând din 2002, schimbarea comportamentală către o mobilitate durabilă în favoarea mobilității active, a transportului public și a altor soluții de transport durabil și inteligent. În timp ce campania se desfășoară pe tot parcursul anului, principalul eveniment descentralizat din septembrie are loc atunci când orașele și municipiile organizează evenimente legate de tema anuală, cum ar fi „Zilele fără mașini”, care câștigă din ce în ce mai multă popularitate. Tema celei de-a 20-a ediții din 2021 a fost *Safe and Healthy with Sustainable Mobility* (Siguranță și sănătate prin mobilitate durabilă), care s-a bucurat de participarea unui număr record de 3 200 de orașe și municipii din 53 de țări din întreaga lume. Evenimentele anuale, precum conferințele importante ale UE⁵⁸ și premiile în domeniul mobilității urbane la nivelul UE, au un scop similar și permit participanților să interacționeze și să facă schimb de bune practici. Conferința privind viitorul Europei, care se află în curs de desfășurare, pune la dispoziție, de asemenea, un forum excelent pentru mijlocirea interacțiunilor cu cetățenii pe tema soluțiilor în materie de transport durabil.
69. Premiul anual *Access City Award*⁵⁹, lansat de Comisia Europeană în 2010, oferă recunoaștere orașelor europene care au depus eforturi pentru a deveni mai accesibile pentru persoanele cu handicap, inclusiv în domeniul transporturilor și al infrastructurii asociate. Pentru a sărbători Anul european al căilor ferate (2021), cea de-a 12-a ediție a Premiului *Access City Award* include o mențiune specială pentru creșterea gradului de accesibilitate al gărilor. Premiul încurajează toate orașele din UE să asigure accesul persoanelor cu handicap și persoanelor în vârstă la viața urbană în condiții de egalitate cu ceilalți. În plus, acesta le permite orașelor să se inspire reciproc și să facă schimb de bune practici.

⁵⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0559&from=en>.

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>.

⁵⁸ În special Forumul Civitas, Conferința PMUD și Zilele mobilității urbane.

⁵⁹ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>.

70. În paralel cu acțiunile de sensibilizare, autoritățile locale și regionale și lucrătorii din sectorul transportului urban trebuie să beneficieze de sprijin în ceea ce privește consolidarea capacităților, astfel încât să își poată exercita în mod eficace atribuțiile în materie de mobilitate urbană durabilă și inteligentă. UE sprijină consolidarea capacităților, în special în materie de planificare a mobilității urbane durabile, prin asigurarea de asistență tehnică și programe de formare, prin numeroase proiecte, precum și prin furnizarea de documente de orientare.

Comisia:

- va desfășura în continuare activități de sensibilizare având ca punct central Săptămâna Europeană a Mobilității, precum și premii și evenimente în materie de mobilitate urbană la nivelul UE;
- va asigura în continuare asistență tehnică și, în particular, va organiza acțiuni de consolidare a capacității autorităților locale, regionale și naționale de a elabora și de a pune în aplicare măsuri și strategii în domeniul mobilității urbane.

3 GUVERNANȚĂ ȘI COORDONARE

71. Toate nivelurile de politică (UE, autoritățile naționale, regionale și locale) sunt implicate în aspectele legate de mobilitate. O **abordare a guvernancei integrate pe mai multe niveluri** în vederea gestionării mobilității urbane, împreună cu alte sectoare relevante, cum este cel energetic, este necesară ca parte a eforturilor de realizare a neutralității climatice, de exemplu prin intermediul misiunii „Orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei”. În acest sens, este extrem de important ca orașele să fie implicate pe deplin în susținerea realizării obiectivelor europene. Acestea ar trebui să sprijine activitatea autorităților naționale, locale și regionale și să asigure o abordare comună în întreaga UE, în condițiile respectării principiilor subsidiarității.

72. Se impune dezvoltarea unei platforme consolidate pentru dialog și cocrearea de noi acțiuni pentru punerea în aplicare a noului cadru al UE privind mobilitatea urbană, implicând un angajament mai puternic din partea statelor membre și un dialog îmbunătățit cu orașele, regiunile și părțile interesate pe tema tuturor aspectelor legate de mobilitatea urbană. În acest scop, ar trebui utilizate și adaptate, pe cât posibil, structurile existente⁶⁰.

73. Un grup de experți reformat în materie de mobilitate urbană⁶¹ poate juca un rol esențial în conceperea și punerea în aplicare a acestei noi abordări în materie de guvernare. Funcționarea sa generală până în prezent nu s-a ridicat la înălțimea așteptărilor inițiale, iar consultările publice și atelierile au evidențiat necesitatea îmbunătățirii structurii sale și a modalităților sale de lucru. Printre acestea s-ar putea număra permiterea participării autorităților locale, a rețelelor urbane și a partenerilor sociali, precum și stabilirea unor obiective clare de lucru și a unor rezultate concrete. Grupul de experți ar trebui să fie sprijinit în activitatea sa de către subgrupuri, dacă este cazul.

74. Activitatea grupului de experți ar trebui să vizeze în special transportul public, mobilitatea partajată și mobilitatea activă, flotele cu emisii zero, logistica urbană și livrarea „pe primul

⁶⁰ Revizuirea Agendei urbane, planificată pentru 2023, ar putea examina sinergiile dintre dialogul său privind guvernarea pe mai multe niveluri și comunitatea și părțile interesate în domeniul mobilității urbane.

⁶¹ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3165&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=ro>.

și ultimul kilometru”, inclusiv în zonele urbane transfrontaliere, precum și legăturile dintre zonele urbane și cele rurale. De asemenea, grupul ar trebui să coordoneze pregătirea pentru situații de urgență în transportul urban între statele membre⁶², precum și între administratorii programelor naționale PMUD și Grupul de coordonare pentru platforma PMUD.

Comisia:

- va revizui, până în 2022, mandatul și funcționarea Grupului de experți al Comisiei în materie de mobilitate urbană.

4 ASPECTE INTERNAȚIONALE

75. Mobilitatea urbană este una dintre dimensiunile vizate de obiectivul de dezvoltare durabilă nr. 11 privind orașele și comunitățile durabile și de Noua agendă urbană. Aceste documente-cadru globale ghidează cooperarea multilaterală și bilaterală a UE, precum și alte activități lansate pentru a sprijini implementarea practicilor și soluțiilor în afara UE.
76. Programul de cooperare urbană internațională⁶³ 2017-2020 a contribuit la crearea unui dialog între orașele din întreaga lume cu privire la aspectele legate de mobilitate prin intermediul unor parteneriate și la elaborarea unor planuri comune de acțiune. Printre exemple se numără cooperarea dintre Torino (Italia) și São Paulo (Brazilia) în vederea realizării mobilității urbane multimodale în cadrul marilor sisteme intermunicipale, precum și activitatea desfășurată de Nagpur (India) și Karlsruhe (Germania) pentru a reflecta asupra mobilității centrate pe oameni și asupra partajarea bicicletelor publice.
77. În cadrul noului Program internațional de cooperare urbană și regională⁶⁴ (*International Urban and Regional Cooperation – IURC*) pentru perioada 2021-2024, 44 de orașe din UE și din țări terțe și-au manifestat interesul de a lucra la o rețea tematică privind reînnoirea urbană și regională și coeziunea socială, care vizează în special aspecte legate de mobilitatea durabilă și de transport.
78. Numeroase alte activități internaționale au loc pentru a stimula și a pune în aplicare soluții de mobilitate urbană durabilă, sprijinind cooperarea pentru dezvoltare a UE și parteneriatele între diferitele regiuni geografice. Aceste activități vizează dimensiunile investițiilor și noțiunea de guvernare strategică a mobilității la nivel municipal pentru planificarea mobilității urbane durabile, în cadrul cărora conceptul și orientările PMUD ale UE au devenit un punct de referință global. Acestea au fost adaptate în întreaga lume, în funcție de contextele geografice și de specificități.
79. Implicarea în continuare a factorilor politici la nivel local în sensul asumării obiectivelor de mobilitate durabilă este esențială pentru atingerea obiectivelor UE în materie de climă. Pornind de la ambițiile misiunii europene „Orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei”, Comisia va consolida cooperarea internațională în ceea ce privește abordările transsectoriale pentru integrarea unor soluții fiabile și accesibile din punct de vedere financiar în materie de energie curată, inclusiv în domeniul transportului

⁶² Punctul de contact frontalier al Comisiei, format din experți în chestiuni transfrontaliere, își poate aduce în egală măsură contribuția la grupul de experți (de exemplu, prin abordarea obstacolelor frontaliere de natură juridică și administrativă).

⁶³ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/international/urban/.

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>.

urban, prin intermediul inițiativei globale privind tranzițiile urbane, „Misiunea inovare” (*Mission Innovation, MI*)⁶⁵.

Comisia:

- va încuraja cooperarea cu Convenția globală a primarilor pentru climă și energie în ceea ce privește aspectele legate de mobilitatea urbană;
- va dezvolta o cooperare mai strânsă în domeniul mobilității urbane cu alte organisme internaționale relevante, cum ar fi Forumul Internațional al Transporturilor (FIT);
- va promova în continuare abordările privind mobilitatea urbană durabilă în afara UE, de exemplu, în contextul punerii în aplicare a planurilor economice și de investiții pentru partenerii din Balcanii de Vest⁶⁶, din vecinătatea estică⁶⁷ și din vecinătatea sudică^{68 69}.

5 FINANȚAREA ȘI SUBVENȚIONAREA PROIECTELOR DE MOBILITATE URBANĂ

80. Decarbonizarea, ecologizarea, digitalizarea și modernizarea mobilității urbane implică eforturi semnificative pentru dezvoltarea și testarea de noi soluții, precum și pentru investiții în active și infrastructuri mobile.

81. În perioada de finanțare 2021-2027, o serie de instrumente de finanțare și de subvenționare la nivel european și național, cum ar fi Mecanismul pentru interconectarea Europei, InvestEU, Fondul european de dezvoltare regională, Fondul de coeziune, Programul-cadru pentru cercetare și inovare Orizont Europa, programul Europa digitală și Mecanismul de redresare și reziliență, sunt disponibile pentru a sprijini tranziția către o mobilitate urbană durabilă; totodată, Instrumentul de vecinătate, cooperare pentru dezvoltare și cooperare internațională (IVCDCI) și Asistența pentru preaderare (IPA III) sunt puse la dispoziție în regiunea vizată de extindere.

82. De asemenea, au fost luate măsuri importante pentru ca sistemul financiar să devină mai durabil, în special odată cu adoptarea, în 2020, a Regulamentului privind taxonomia, care creează un sistem de clasificare pentru activitățile economice ecologice. Acestea vor facilita aplicarea la scară mai largă a produselor financiare ecologice adecvate pentru a promova investițiile în mobilitatea urbană și în implementarea combustibililor alternativi. Misiunea „Orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei” va sprijini acest proces prin asigurarea unor sinergii și complementarități sporite cu alte programe ale UE, ajutând în același timp orașele să realizeze dubla tranziție verde și digitală prin elaborarea și punerea în aplicare a contractelor municipale privind clima (*Climate City Contracts*). Aceste contracte vor include și planuri de investiții ce vor

⁶⁵ <http://mission-innovation.net/missions/urban-transitions-mission>.

⁶⁶ Comunicarea intitulată „Un plan economic și de investiții pentru Balcanii de Vest”, COM(2020) 641 final.

⁶⁷ Comunicarea comună intitulată „Consolidarea rezilienței – un Parteneriat estic care produce rezultate pentru toți”, JOIN(2020) 7 final și documentul de lucru comun al serviciilor Comisiei intitulat „Redresare, reziliență și reformă: prioritățile Parteneriatului estic după 2020”, SWD(2021) 186 final.

⁶⁸ Comunicarea comună intitulată „Un parteneriat reînnoit cu țările din vecinătatea sudică – O nouă agendă pentru Mediterana”, JOIN(2021) 2 final, și documentul de lucru comun al serviciilor Comisiei intitulat „Un parteneriat reînnoit cu țările din vecinătatea sudică – Un plan economic și de investiții pentru țările din vecinătatea sudică”, SWD(2021) 23 final.

⁶⁹ Aceste activități și programe vor fi finanțate prin intermediul noului Instrument de vecinătate, cooperare pentru dezvoltare și cooperare internațională, „Europa globală”.

consolida sprijinul financiar al UE, național și regional și vor stabili modul în care intenționează să obțină acces la finanțare din alte surse, să extindă și să implementeze soluții inovatoare pentru a-și îndeplini angajamentele.

83. Prin intermediul Instrumentului de sprijin tehnic⁷⁰, Comisia ajută statele membre să conceapă și să pună în aplicare reformele menite să elimine decalajul în materie de investiții și să accelereze dubla tranziție. Statele membre pot solicita asistență prin intermediul Instrumentului de sprijin tehnic pentru a concepe și a pune în aplicare măsuri care să permită implicarea lor în reforme și investiții eficiente și durabile pentru o mobilitate urbană mai curată, mai inteligentă și mai integrată și pentru a facilita astfel tranziția către o mobilitate urbană durabilă.
84. Se va acorda mai mult sprijin consultativ și asistență tehnică prin intermediul platformei de consiliere InvestEU, cu facilități specifice, în special ELENA, URBIS și SIA/JASPERS, precum și prin Instrumentul de asistență tehnică și schimb de informații al Comisiei Europene (TAIEX) sau prin proiecte de înfrățire care implică țări terțe. Acestea vor contribui în egală măsură la maximizarea absorbției și a impactului fondurilor UE.
85. Existența unei strategii integrate de mobilitate urbană (un plan de mobilitate urbană durabilă sau un plan echivalent) poate oferi o asigurare suplimentară cu privire la eficacitatea și eficiența investițiilor în contextul unei abordări sistemice.

Comisia:

- va dezvolta o legătură mai strânsă între PMUD și instrumentele de finanțare și, de exemplu, va acorda prioritate, în cadrul programelor de lucru ale Mecanismului pentru interconectarea Europei, proiectelor de mobilitate urbană susținute de PMUD sau de planuri echivalente, precum și solicitanților cu PMUD, în contextul cererilor de propuneri din cadrul programului Orizont Europa;
- va continua să ofere sprijin financiar pentru investițiile în mobilitatea urbană durabilă, atât în UE, cât și în afara acesteia, inclusiv pentru proiecte de mobilitate urbană inteligentă și durabilă în orașe, prin intermediul Programului UE pentru cercetare și inovare Orizont Europa (2021-2027).

6 CONCLUZII

86. Prezenta comunicare reprezintă un apel la mobilizarea acțiunilor la toate nivelurile de guvernare pentru a aborda provocările în materie de mobilitate cu care se confruntă zonele urbane: Comisia își va intensifica sprijinul în domeniile cu o valoare adăugată recunoscută la nivelul UE (în special în ceea ce privește nodurile urbane din cadrul rețelei TEN-T și recomandările adresate statelor membre referitoare la planuri eficiente de mobilitate urbană durabilă), creând în același timp pentru toate orașele din UE un cadru comun de realizare a tranziției către o mobilitate urbană mai durabilă și mai inteligentă. Statele membre sunt îndemnate să sprijine eforturile sporite ale autorităților locale în direcția unei mobilități urbane mai durabile, mai inteligente și mai reziliente. Accelerarea tranziției către o mobilitate urbană curată și neutră din punct de vedere climatic reprezintă nu numai o provocare majoră, ci oferă în egală măsură oportunități uriașe pentru orașe și regiuni, precum și pentru industrie, atât în interiorul Uniunii, cât și în afara acesteia. În cele din urmă, ea vine în întâmpinarea așteptărilor cetățenilor legate de un aer mai curat, un nivel

⁷⁰ https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_ro.

mai scăzut de congestionare a traficului și de zgomot, precum și o siguranță rutieră sporită și o stare de sănătate îmbunătățită, în deplin acord cu noua noastră strategie de creștere economică pentru Europa.