

**Contact:**Ioana IVANOV  
ioana.ivanov@civitta.com  
+40741065359

**\ STRATEGIA REGIONALĂ DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ ȘI ORAȘE INTELIGENTE A REGIUNII NORD-VEST 2021-2027**

Raportul 5 - Monitorizarea strategiei

# Monitorizare

Țintele și indicatorii au fost construite fără a lua în calcul efectele Pandemiei cauzate de SARS Covid 19. Pentru că evoluția situației este incertă este foarte dificil în a realiza prognoze foarte precise. De aceea, în funcție de evoluția situației, este posibil ca anumite ținte să nu poată fi îndeplinite pentru că va fi necesară realocarea resurselor. Totuși, trebuie luat în considerare că situația pandemiei a oferit o importanță și mai mare procesului de digitalizare, astfel încât acesta ar trebuie să rămână o prioritate.

Monitorizarea strategiei se va realiza în două puncte cheie, corelate cu cadrul financiar multianual al Uniunii Europene: 2025 și 2030.

Anul 2025 este ales ca fiind cu puțin înainte de încheierea perioadei de programere. Astfel, în urma monitorizăii intermediare se pot alege opțiuni de redresare a regiunii, mai ales pe acei indicatori pe care regiunea încă nu performează. Tot în perioade 2023-2025 ar trebui să fie actualizat și Regional Competitiveness Index și Regional Innovation Scoreboard astfel încât să se poată realiza analiza de benchmarking cu regiunile similare.

Anul 2030 este gândit în conformitate cu mecanismul N+3 fiind cadrul în care fondurile din perioada 2021-2027 se mai pot cheltui pentru proiecte aflate în curs de implementare. Viziunea strategiei este și ea formulată pe acest orizont. Astfel, majoritatea proiectelor cuprinse în strategie ar trebui implementate până la acest orizont.

Monitorizarea se va realiza folosind 3 elemente ușor diferite:

1. Matricea de maturitate de „smart city”,
2. Indicatori cheie de rezultat și realizare (parțial corelați cu indicatorii din POR),
3. Analizele de benchmarking, mai ales Regional Competitiveness Index și Regional Innovation Scoreboard.

## Matricea de maturitate „Smart City”

Pentru a as putea discuta de o regiune cu o rețea de orașe inteligente în anul 2030, următoarele criterii ar trebui îndeplinite:

* Cel puțin 75% din municipii dețin portale de servicii publice (toate reședințele de județ),
* Cel puțin 75% din municipii / orașe consultă societatea civilă în procesul de dezvoltare a proiectelor de interes local și oferă acces la formare continuă pentru comunitate (mai ales competențe digitale),
* Cel puțin 75% din municipii / orașe dispun de instrumente de măsurare a calității factorilor de mediu (min. calitatea aerului) și investe în eficientizarea energetică a fondului clădit,
* Cel puțin 75% din municipii / orașe dețin baze de date GIS, fie gestionate la nivel local sau la nivel metropolitan / județean,
* Cel puțin 75% din municipii / orașe dispun de sisteme de supraveghere a spațiului public,
* Cel puțin 75% din municipii / orașe dispun de o rețea (chiar și la nivel incipient) de piste pentru biciclete,
* Cel puțin 50% din municipii / orașe dispun de facilități menite să susțină antreprenoriatul, inovarea și dezvoltarea comutăților la nivel local.
* Cel puțin 10 municipii (sau orașe) dispun de sisteme de management al traficului și transportului public, corelat cu un model de trafic pe baza căruia dezvolța proiecte de mobilitate,
* Cel puțin 4 municipii dispun de platforme avansate de servicii publice, inclusiv funționar digital antrenat prin „machine learning”,
* Cel puțin 10 municipii / orașe dețin centre de monitorizare în timp real a situație din oraș (inclusiv dashboard),
* Cel puțin 10 municipii / orașe dețin platforme de comunicare cu comunitatea prin care susțin co-dezvoltarea serviciilor publice și a unor proiecte locale,
* Cel puțin 2 municipii dispun de aplicații de tip „mobilitatea ca un serviciu / mobility as a service”,
* Cel puțin 2 municipii dispun de rețele de spații partajate pentru susținerea inovării, antreprenoriatului și a cercetării,
* Cel puțin 2 municipii / orașe din regiune tind să devină neutre din punct de vedere a emisiilor de carbon,
* Cel puțin 4 municipii / orașe sunt acreditate cu „ISO 317120 - Sustainable cities and communities - Indicators for city services and quality of life”,
* Cel puțin 2 municipii / orașe sunt acreditate cu „ISO 317122 - Sustainable cities and communities - Indicators for smart cities”.

Prin îndeplinirea criteriilor de mai sus, în fapt municipiile și orașele mai mic pot ajunge la nivelul 2 sau 3 din 5 în ceea ce privește maturitatea „smart city”. A fost păstrată ponderea de 75% la criteriile mai simplu de îndeplinit pentru că este posibil ca nu toate orașele să fie cu adevărat interesate să devină orașe inteligente „smart”. De asemenea, un număr mai redus de municipii / orașe, minim 10 pot ajunge la nivelul 4/5 de maturitate iar probabil 2-3 să ajugă parțial la nivelul 5.

Evaluarea pe matricea de maturitate se poate realiza fie la nivel regional, respectând țintele de mai sus, sau, la nivel local, consultând fișa fiecărui oraș și țintele propuse pentru 2030.

Tabel 13 Exemplu matrice de maturitate cu pragurile propuse pentru 2030 (Municipiul Carei)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nivelul de maturitate a orașelor inteligente / Piloni "smart city"** | **Economie** | **Cetățeni** | **Mediu** | **Locuire** | **Mobilitate** | **Guvernanță** |
| **Nivel 5 Durabil și deschis** Un sistem de sisteme deschis care se adaptează continuu schimbărilor | E5.1. | C5.1. | Me5.1. | L5.1. | Mo5.1. | G5.1. |
| E5.2. | C5.2. | Me5.2. | L5.2. | Mo5.2. | G5.2. |
| E5.3. | C5.3. | Me5.3. | L5.3. | Mo5.3. | G5.3. |
|  | C5.4. | Me5.4 |  |  | G5.4. |
|  |  |  |  |  | G5.5. |
|  |  |  |  |  |  |
| **Nivel 4** **Management** Sistemul analizează, face prognoze și răspunde în timp real informației din oraș | E4.1. | C4.1. | Me4.1. | L4.1. | Mo4.1. | G4.1. |
| E4.2. | C4.2. | Me4.2. | L4.2. | Mo4.2. | G4.2. |
| E4.3. | C4.3. | Me4.3. | L4.3. | Mo4.4. | G4.3. |
|  | C4.4. | Me4.4 |  | Mo4.5. | G4.4. |
|  |  |  |  | Mo4.6. | G4.5. |
|  |  |  |  |  |  |
| *Acreditare ISO 317122 - Sustainable cities and communities  Indicators for smart cities* | | | | | | |
| **Nivel 3 Integrare** Orașul are o abordare strategică bazată pe rezultate, investiții în tehnologie și responsabilități partajate | E3.1. | C3.1. | Me3.1. | L3.1. | Mo3.1. | G3.1. |
| E3.2. | C3.2. | Me3.2. | L3.2. | Mo3.2. | G3.2. |
| E3.3. | C3.3. | Me3.4 | L3.3. | Mo3.4. | G3.3. |
|  | C3.4. |  |  | Mo3.5. | G3.4. |
|  |  |  |  | Mo3.6. | G3.5. |
|  |  |  |  |  | G3.6. |
| *Acreditare ISO 317120 - Sustainable cities and communities  Indicators for city services and quality of life* | | | | | | |
| **Nivel 2 Dialog** între diferiți furnizori de servicii în schimbul informației și a stabilirii de legături între sisteme | E2.1. | C2.1. | Me2.1. | L2.1. | Mo2.1. | G2.1. |
| E2.2. | C2.2. | Me2.2. | L2.2. | Mo2.2. | G2.2. |
| E2.3. | C2.3. | Me2.3. | L2.3. | Mo2.3. | G2.3. |
| E2.4. |  | Me2.4 | L2.4. | Mo2.4. | G2.4. |
|  |  |  |  | Mo2.5. | G2.5. |
|  |  |  |  | Mo2.6. | G2.6. |
| **Nivel 1** **Sisteme individuale** proiectate să îndeplinească o funcție specifică sau o funcție implementată fără sistem informațional | E1.1. | C1.1. | Me1.1. | L1.1. | Mo1.1. | G1.1. |
| E1.2. | C1.2. | Me1.2. | L1.2. | Mo1.2. | G1.2. |
| E1.3. | C1.3. | Me1.4 | L1.3. | Mo1.4. | G1.3. |
| E1.4. | C1.4. |  | L1.4. | Mo1.5. | G1.4. |
|  |  |  | L1.5. | Mo1.6. | G1.5. |
|  |  |  | L1.6. |  | G1.6. |
|  |  |  |  |  | G1.7 |

[verde: prag completat, portocaliu: prag parțial completat, albastru: prag ce poate fi atins până în 2030]

## Indicatori cheie

Indicatorii cheie sunt în fapt componente din diverși indici prin care este măsurată performanța regiunii (Regional Competitivness Index, Regional Innovation Scoreboard, Social Progress Index etc.) dar și alinierea la obiectivele Agendei 2030 (Sustainable Development Goals – SDG). Proiectele de tip „smart city” reprezintă un catalizator și pot avea doar o contribuție la îndeplinirea unor ținte stabilite. Astfel, va fi nevoie în continuare de proiecte complementare, tradiționale care să asigure îndeplinirea acestor ținte. Doar pe palierul de mobilitate urbană, din proiectele regionale, se poate îndeplini în mare măsură țintele asumate. Indicatorii cheie, monitorizați sunt în cea mai mare parte colectați de INS și Eurostat sau OECD deci nu ar trebui să existe dificultăți majore în colectarea acestora.

Tabel 14 Indicatori și ținte de monitorizat

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Nume indicator / țintă | Valoare 2018-2019 | Țintă 2025 | Țintă 2030 |
| Mo1. Accessibilitate potețială pe cale rutieră (raportat la media ESPON) | 20-40 (în 2014) | 20-40 | 40-60 |
| Mo2. Accessibilitate potețială pe cale feroviară (raportat la media ESPON) | 40-60 (în 2014) | 40-60 | 60-80 |
| Mo3. Kilometrii piste pentru biciclete | Sub 200 km | 500 km | 1000 km |
| Mo4. Pondere mijloace transport public local echipate cu GPS și conectate la un sistem de afișare în timp real a localizării | Sub 2% | 50% | 75% |
| *Mo5. Vechimea medie a flotei / pasageri transportați / 1000 locuitori[[1]](#footnote-1)* | 15 ani | 12 ani | 10 ani |
| E1. Productivitatea / persoană ocupată (VAB/pers ocupată) | 37% din media UE28 (2017) | 60% din media UE28 | 80% din media UE28 |
| E2. Număr companii cu capital străin | 688 de companii | 750 de companii | 900 de companii |
| E3. Densitatea IMM-urilor (firme active la 1000 locuitori) | 33,4 IMM/1000 loc. | 50 IMM/1000 loc | 80 IMM/1000 loc |
| E4. Ponderea cheltuielilor CDI din PIB | 0,24% | 0,8% | 1,9% |
| E5. Resurse umane în știință și tehnologie | 26,9% | 40% | 65% |
| C1. Populație cu studii superioare | 20% | 40% | 60% |
| C2. Populație care participă la programe de învățare pe tot parcursul vieții (lifelong learning) | 0,6% | 10% | 25% |
| Me1. Grad de colectare selectviă a deșeurilor | Aprox 6-7% | peste 20% | Peste 35% |
| Me2 Numărul orașelor care au adoptat strategii de reziliență | 0 | 4 | 15 |
| Me3. Numărul orașelor care dețin aparate de măsurarea calității aerului | 9 | 25 | 40 |
| Me4. Numărul orașelor cu mai puțin de 26 mp spații verzi / locuitor | 14 | 25 | 40 |
| G1. Număr orașe care dețin portaluri de servicii publice | 0 (multe sunt în implementare) | 15 | 30 |
| G2. % persoanelor care folosesc internetul pentru a interacționa cu autorități publice | 11 | 30 | 50 |
| L1 Număr municipii / orașe care au PUG-ul în GIS | 2 | 10 | 15 |

## Analizele de tip „benchmarking”

Luând în considerare indicatorii cheie și țintele propuse, regiunea va trebui să își evalueze și competitivatea în relație cu celelalte regiuni. Acest aspect este asigurat în primul rând prin cei doi indici: Regional Competitivness Index și Regional Innovation Scoreboard.

În ceea ce privește Regional Competitiveness Index, ținta pentru 2030 este ca Regiunea de Dezvoltare să poată concura în acceași categorie cu regiuni mai dezvoltate din state precum Cehia - Jihozapad, Polonia - Malopolskie sau Wielkopolskie sau Észak-Alföld – Ungaria. Luând în considerare proiectele regionale, dar și varietatea amplă de proiecte locale, Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest are trebui să se poată compara cu aceste regiuni fără a mai exista decalaje așa mari cum sunt în prezent. Regional Cometitivness Index se actualizează odată la 3 ani deci ar fi indicat să fie monitorizat mai ales în 2025 și 2028.

În ceea ce privește Regional Innovation Scoreboard Regiunea de DezvoltareNord-Vest ar trebui să ajungă măcar la un scor de Modest + (momentan este clasată la Modest -) dacă nu chiar la un Moderate -. Regional Innovation Scoreboard se actualizează odată la 2 ani deci poate fi monitorizat constant.

1. Indicatorul ia în calcul și învechirea flotei achizționate în 2020. Deci în 2030, vechimea noilor autobuze, achiziționate anul acesta, va fi de 10 ani. [↑](#footnote-ref-1)