



Nr. Proiect: **38384**

Acronim proiect: **LINK**

Titlul proiectului: **Forum European dedicat intermodalitatii deplasarii calatorului**

Proiect Integrat
6.2 Dezvoltare durabila
1.6.2 Obiectiv: Transportul de Suprafata Durabil

Titlul Raportului:

Structura celei de-a doua Consultari

Stadiul: Propunere finala

Perioada acoperita:

Data elaborarii: **19 ianuarie 2009**

Lansarea proiectului: **01 Aprilie 2007**

Durata: **36 luni**

Versiunea: **1**

Elaborat de: **ETT**

Verificat de: **Toti liderii GL**

Verificat de: **RC, ILS**

Status: **Propunere**

Nivelul diseminarii: **Intern**

Proiect finantat de Comisia Europeana in cadrul Programului PC 6 (2002-2008)



LINK Prezentarea celei de-a doua consultari publice in proiectul LINK

Bine ati venit in cea de-a doua consultare a forumului LINK ! Sunteti invitat sa participati la cea de-a doua consultare a FORUMULUI LINK. Scopul acestei consultari este de a revizui progresul inregistrat de forum in creativitate.

Forumul LINK Forum se concentreaza asupra unui numar limitat de preocupari specifice mai importante, care par a fi deosebit de importante pentru imbunatatirea intermodalitatii calatorului in Europa. In prima intalnire a GL, partenerii din proiect au identificat aceste 15 preocupari majore care au fost abordate in proiect pana in prezent.

Luand ca fundamentale rezultatele celei de-a doua intalniri a GL, care a avut loc in luna iunie 2008 in orasul german Cologne, in urmatoarele pagini am formulat intrebari care ne vor ajuta sa selectam recomandarile ce vor fi propuse in raportul unei strategii concrete, ce va fi prezentat Comisiei Europene (CE) la finele proiectului.

In cazul in care sunteti interesat sa cititi textul complet al recomandarilor, va rugam sa accesati adresa de mai jos pentru a vizualiza documentul:

http://www.linkforum.eu/docs/214/LINK_recommendations_01-2009.pdf

Nivelul cunostintelor sau expertiza respondentului

1. Cum apreciati expertiza dvs. in transportul calatorilor pe distante lungi?

- Inexistenta Minima Cunostinte bune Expert

2. Cum apreciati experienta dvs. in intermodalitate?

- Nu m-am implicat vreodata in proiecte/activitati dedicate intermodalitatii
 Rareori m-am implicat in in proiecte/activitati dedicate intermodalitatii
 M-am implicat in numeroase proiecte/activitati dedicate intermodalitatii
 Ma implic sistematic in proiecte/activitati dedicate intermodalitatii

3. In care din urmatoarele domenii ale intermodalitatii calatorului considerati ca sunteti in cunostinta de cauza?

- Sisteme de informare si ticheting
 Retele intermodale si puncte de interschimb
 Interactiunea intermodala dintre sistemele de transport pe distante lungi cu cele locale/urbane
 Planificarea si implementarea solutiilor de intermodalitate
 Schimbarea atitudinii fata de mobilitate
 Altele _____

GL1 “Informare ‘din usa in usa’ si ticheting” (Babtie)

Problematica majora: Cazuri comerciale si cooperarea pentru informarea in ce priveste intermodalitatea pentru deplasari pe distante lungi

Recomandarea 1.1: Realizarea unei viziuni europene/carte alba in ce priveste serviciul de informare a calatorului din usa in usa, pentru deplasari intermodale

Crearea unei viziuni europene si a unui plan de implementare printr-o carte alba dedicata serviciului de informare a calatorului care se deplaseaza in Europa cu mai multe mijloace de transport (sau ca parte dintr-o tema mai larga a cartei albe), incurajand principiul comodalitatii acolo unde transportul intermodal are potentialul de a fi o alternativa la deplasarea aeriana sau cu automobilul personal. Carta alba va servi ca document strategic de unificare, aratand directia politicii si legislatiei UE si oferind indrumare tuturor statelor si regiunilor care doresc sa se implice in astfel de servicii la nivel european.

Viziunea si carta alba trebuie sa fie realizate cu interactiunea si sub indrumarea considerabila a factorilor europeni mai importanti, care sa se reuneasca intr-un Comitet European de Supraveghere a Informarii calatorului in deplasari intermodale.

Total de acord De acord Nu sunt de acord Total desacord

Fezabilitate	<input type="checkbox"/> Usor	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> Dificil
Costuri	<input type="checkbox"/> <500 K€ / Reduse	<input type="checkbox"/> 500-5,000 K€ / Medii	<input type="checkbox"/> >5,000 K€ / Mari
Impact	<input type="checkbox"/> Redus	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> Ridicat
	<input type="checkbox"/> Neproductiv	<input type="checkbox"/> Irelevant sau redus	<input type="checkbox"/> Crucial
Durata	<input type="checkbox"/> < 3 ani	<input type="checkbox"/> 3-5 ani	<input type="checkbox"/> > 5 ani

Comentarii sau alte idei:

Recomandarea 1.2: Realizarea unei directive europene care sa impuna operatorilor de transport furnizarea datelor despre graficul de operare intr-o sursa centrala.

Furnizarea unui continut minim de informatii si calitatea serviciului de transport in cadrul unor sisteme centralizate de transport local/regional/national/european trebuie sa devina o cerinta obligatorie pentru operatorii de transport si autoritati. Acest lucru este de importanta majora in lansarea unei cooperari in ce priveste furnizarea de informatii pentru deplasările intermodale pe distante lungi in numeroase state.

Este necesara crearea si implementarea unei directive europene care sa oblige operatorii de transport / a punctelor de interschimb si autoritatile sa ofere date exacte si la timp despre deplasari (inclusiv actualizarea ritmica a datelor despre graficele de operare cu scopul ulterior de a le finaliza in baza unor discutii cu statele membre si alti factori interesati) unei agentii de coordonare a informatiilor pentru deplasare, nominalizata pentru o zona centrala regionala, nationala sau europeana, ca parte a conditiilor contractuale sau a conditiilor de acordare a licentei.

Total de acord
 De acord
 Nu sunt de acord
 Total dezacord

Fezabilitate	<input type="checkbox"/> Usor	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> Dificil
Costuri	<input type="checkbox"/> <500 K€ / Reduse	<input type="checkbox"/> 500-5,000 K€ / Medii	<input type="checkbox"/> >5,000 K€ / Mari
Impact	<input type="checkbox"/> Redus	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> Ridicat
	<input type="checkbox"/> Neproductiv	<input type="checkbox"/> Irelevant sau redus	<input type="checkbox"/> Crucial
Durata	<input type="checkbox"/> < 3 ani	<input type="checkbox"/> 3-5 ani	<input type="checkbox"/> > 5 ani

Comentarii sau alte idei:

GL2 “Rețele intermodale și puncte de interschimb” (RAPT / SYNERGO)
Problematica majoră: Bunastarea calatorului
Recomandarea 2.1: Standarde de calitate pentru punctele de interschimb

Crearea unui set cuprinzător de standarde europene comune pentru echipamentele necesare în punctele de interschimb (concentrarea asupra punctelor de schimb importante pentru deplasarea calatorului pe distanțe lungi) Standardele trebuie să servească drept îndrumar în realizarea unor noi puncte de interschimb sau adaptarea celor existente. Acestea vizează toți factorii interesați din statele și regiunile europene implicate în planificarea și (re)construirea punctelor de interschimb. Pentru a întări importanța acestora, standardele trebuie să fie (ca viziune pe termen lung) integrate în standardele existente ale CEN/TC 320 (Comitetul European pentru Standardizare).

Comisia Europeană a UITP trebuie să devină forța conducătoare, prin crearea și conducerea unui *grup de lucru central* responsabil cu realizarea acestor standarde. Grupul de Lucru Central este compus pe de o parte din reprezentanți ai Comitetului European pentru Standardizare, iar pe de altă parte reprezentanți ai unor instituții (ex. experți aleși, operatori naționali de cale ferată, asociații de transport public regional, asociații naționale pentru biciclete, departamente de transport) din domeniul echipării punctelor de interschimb.

Total de acord
 De acord
 Nu sunt de acord
 Total dezacord

Fezabilitate	<input type="checkbox"/> Usor	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> Dificil
Costuri	<input type="checkbox"/> <500 K€ / Reduse	<input type="checkbox"/> 500-5,000 K€ / Medii	<input type="checkbox"/> >5,000 K€ / Mari
Impact	<input type="checkbox"/> Redus	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> Ridicat
	<input type="checkbox"/> Neproductiv	<input type="checkbox"/> Irelevant sau redus	<input type="checkbox"/> Crucial
Durata	<input type="checkbox"/> < 3 ani	<input type="checkbox"/> 3-5 ani	<input type="checkbox"/> > 5 ani

Comentarii sau alte idei:

GL3 “Integrarea transportului pe distante lungi cu ultimul kilometru urban” (POLIS)

Problematica majora: Interactiunea transportului local in comun (inclusiv noile mijloace de transport) cu transportul pe distante lungi

Recomandarea 3.1: Crearea unui Instrument de Evaluare Urbana (CAT) si etichetarea intermodalitatii pe distante lungi

Crearea unui instrument de evaluare care sa ajute factorii locali sa aprecieze situatia cu privire la intermodalitatea pe distante lungi intr-un anumit oras. Evaluarea conduce la o serie de imbunatatiri concrete. Evaluările pot fi prezentate unui public mai larg prin intermediul unei etichetari a calitatii. Schema trebuie sa constituie baza unui schimb reciproc de informatii între orase si a promovării unor practici pozitive.

Instrumentul de evaluare urbana (CAT – City Assessment Tool) a intermodalitatii pe distante lungi trebuie sa evalueze calitatea unui set de optiuni pe care calatorul le primeste la sosirea in acel oras. Acesta trebuie realizat pentru diferite grupuri de utilizatori, in diverse scenarii, precum si sa acopere elementele principale in furnizarea unor solutii eficiente de intermodalitate, cum sunt informatiile, structura, integrarea, etc.

Total de acord
 De acord
 Nu sunt de acord
 Total dezacord

Fezabilitate	<input type="checkbox"/> Usor	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> Dificil
Costuri	<input type="checkbox"/> <500 K€ / Reduse	<input type="checkbox"/> 500-5,000 K€ / Medii	<input type="checkbox"/> >5,000 K€ / Mari
Impact	<input type="checkbox"/> Redus	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> > 5 ani
	<input type="checkbox"/> Neproductiv	<input type="checkbox"/> Irelevant sau redus	<input type="checkbox"/> Crucial
Durata	<input type="checkbox"/> < 3 ani	<input type="checkbox"/> 3-5 ani	<input type="checkbox"/> > 5 ani
Zona	<input type="checkbox"/> Urban / Metropolitan	<input type="checkbox"/> Regional / National	<input type="checkbox"/> UE / Restul lumii
Factori interesati	<input type="checkbox"/> Politic / Administrativ	<input type="checkbox"/> Operatori <input type="checkbox"/> Industrie	<input type="checkbox"/> Utilizatori, <input type="checkbox"/> Altii

Comentarii sau alte idei:

Recomandarea 3.2: Cardul CityFlex

Cardul Cityflex constituie un concept comun de furnizare a unui serviciu si consta intr-un tichet integrat pentru o serie completa de servicii de transport local, special proiectat pentru calatorul pe distante lungi. Calatorul poate achizitiona acest card ca bilet exclusiv pentru transportul local la sosire sau in timpul sederii. O alta solutie ar putea fi cea de a opta pentru includerea cadrului CityFlex in biletul de calatorie pe distante lungi.

Biletul integrat va trebui sa respecte anumite standarde comune cu cele pentru bilete similare din alte orase. Acest bilet va oferi calatorului pe distante lungi accesul la o serie de servicii de mobilitate locala: Transport Public regulat, servicii de transport la cerere, scheme de inchiriere a unei biciclete, precum si scheme de 'car sharing' sau scheme inovatoare de taxi.

Numeroase orase vor trebui sa accepte un concept comun, astfel incat calatorii dintre aceste orase sa aiba incredere in serviciile la care se asteapta sa beneficieze la finele deplasarii pe distante lungi. Succesul inregistrat de aceste orase ar putea starni interesul altora, care se vor putea alatura celor cu initiative.

Total de acord
 De acord
 Nu sunt de acord
 Total dezacord

Fezabilitate	<input type="checkbox"/> Usor	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> Dificil
Costuri	<input type="checkbox"/> <500 K€ / Reduse	<input type="checkbox"/> 500-5,000 K€ / Medii	<input type="checkbox"/> >5,000 K€ / Mari
Impact	<input type="checkbox"/> Redus	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> > 5 ani
	<input type="checkbox"/> Neprroductiv	<input type="checkbox"/> Irelevant sau redus	<input type="checkbox"/> Crucial
Durata	<input type="checkbox"/> < 3 ani	<input type="checkbox"/> 3-5 ani	<input type="checkbox"/> > 5 ani

Comentarii sau alte idei:

Recomandarea 3.3: Servicii novatoare de taxi local

Realizarea unor servicii novatoare de taxi, cum este mobilizarea resurselor slab utilizate a vehiculelor si soferilor de taxi pentru a oferi noi servicii flexibile si la cerere, fiabile, accesibile, permissive, cu acces redus pentru vizitatori si bine integrate cu serviciile de transport public, indeosebi in punctele centrale de interschimb cu deplasările pe distante lungi.

Principiile de baza ar trebui sa fie urmatoarele: serviciul cerere-oferta, cu rezervarea in avans si planificarea centralizata a deplasării; clientii platesc cu o anumita reducere (in functie de distanta parcursa, daca acest lucru este posibil), acceptand sa se deplaseze impreuna cu alti calatori in vehicule si anumite devieri/intarzieri (trebuie definite limitele maxim acceptabile). Deplasările comune cu taxiul constituie un serviciu realizat de soferii si vehiculele existente de taxi, care alterneaza deplasările traditionale (individuale) cu cele noi (in comun).

Total de acord
 De acord
 Nu sunt de acord
 Total dezacord

Fezabilitate	<input type="checkbox"/> Usor	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> Dificil
Costuri	<input type="checkbox"/> <500 K€ / LReduse	<input type="checkbox"/> 500-5,000 K€ / Medii	<input type="checkbox"/> >5,000 K€ / Mari
Impact	<input type="checkbox"/> Redus	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> > 5 ani
	<input type="checkbox"/> Neproductive	<input type="checkbox"/> Irelevant sau redus	<input type="checkbox"/> Crucial
Durata	<input type="checkbox"/> < 3 ani	<input type="checkbox"/> 3-5 ani	<input type="checkbox"/> > 5 ani

Comentarii sau alte idei:

GL4 “Planificarea si implementarea” (RC)
Problematica majora: Modele de motivare. Cazuri comerciale pentru intermodalitatea calatorului
Recomandarea 4.1: Instruire si educare

Introducerea intermodalitatii calatorului si a proceselor de cooperare ca tematici pentru cursuri de instruire profesionala dedicata practicantilor, iar pentru planurile de invatamant in programe de studii in transport.

Educarea pe tema intermodalitatii trebuie oferita din perspectiva unui sistem total in care subiectul transportului intermodal sa devina o componenta a programelor existente de instruire precum si cele de absolvire.

Programele de absolvire, care abordeaza in mod idealist intermodalitatea ca element al ‘Managementului Transportului Public’ trebuie sa fie incluse in programa principala a universitatilor din Europa. Asociatiile europene si nationale din domeniul transportului (cum sunt UITP, VDV) trebuie sa pledeze in mod sustinut asupra introducerii intermodalitatii calatorului ca tematica in programele de instruire a operatorilor profesionisti de transport.

Comisia Europeana (CE), in colaborare cu ministerele nationale de transport, alaturi de numerosi operatori sau autoritati de transport, trebuie sa asigure finantarea necesara pentru definirea si realizarea unor cursuri de instruire relevante. Intr-un proiect pilot, permanenta educare a furnizorilor si universitatilor ar trebui sa poata realiza si furniza, in colaborare cu autoritatile locale si societatile comerciale, programe si cursuri pentru specialisti, dedicate practicilor ideale in managementul transportului public, cu definirea clara a ceea ce inseamna transportul intermodal.

Total de acord
 De acord
 Nu sunt de acord
 Total dezacord

Fezabilitate	<input type="checkbox"/> Usor	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> Dificil
Costuri realizare continut instruire si proiect pilot	<input type="checkbox"/> <500 K€ / Reduse	<input type="checkbox"/> 500-5,000 K€ / Medii	<input type="checkbox"/> >5,000 K€ / Mari
Potential impact in perspectiva unui termen lung	<input type="checkbox"/> Redus	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> Ridicat
Durata realizare continut instruire si proiect pilot	<input type="checkbox"/> < 3 ani	<input type="checkbox"/> 3-5 ani	<input type="checkbox"/> > 5 ani

Comentarii sau alte idei:

Recomandarea 4.2: Metodologia cadru pentru cuantificarea si evaluarea monetara a impacturilor in planurile comerciale

Realizarea si aprobarea unei metodologii cadru adecvate pentru cuantificarea si evaluarea monetara a impacturilor asupra planurilor comerciale in domeniul intermodalitatii calatorului.

Trebuie realizat un plan comercial solid in orice proces de planificare intermodala. Acesta va trebui sa cuprinda nu numai aspecte comerciale pe termen scurt, ci de asemenea efecte strategice si sociale. O problema fundamentala este aceea ca in prezent nu exista o metodologie adecvata disponibila pentru cuantificarea si evaluarea monetara a masurilor din domeniul intermodalitatii calatorului, care sa aiba in vedere toate aceste aspecte. O astfel de metodologie este importanta deoarece costurile si beneficiile realizarii intermodalitatii sunt inegal distribuite, in proportii diferite, intre numeroasele parti implicate.

Trebuie realizata o metodologie care sa fie usor de aplicat si disponibila la scara larga, pentru a incuraja si a permite factorilor interesati sa realizeze planuri comerciale solide pe tema intermodalitatii calatorului. Nu se asteapta ca sectorul privat sa realizeze singur o astfel de metodologie. Va fi necesar ca sectorul public (la nivel national si UE) sa initieze si sa conduca mai departe (de asemenea cu finantare) realizarea unui "manual de evaluare", in cooperare cu acei practicanti care planifica si implementeaza solutii intermodale.

Atunci cand se va realiza o metodologie matura, un "Manual de evaluare" ar putea deveni disponibil la scara larga, pentru a indruma factorii interesati sa aplice usor aceasta metodologie. Pentru a urmari aplicarea acestei metodologii, vor fi necesare fonduri publice pentru implementarea masurilor de realizare a intermodalitatii calatorului, ca si conditie pentru aplicarea metodologiei.

Total de acord
 De acord
 Nu sunt de acord
 Total dezacord

Fezabilitate	<input type="checkbox"/> Usor	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> Dificil
Costuri realizare manual de evaluare	<input type="checkbox"/> <500 K€ / Reduse	<input type="checkbox"/> 500-5,000 K€ / Medii	<input type="checkbox"/> >5,000 K€ / Mari
Impact aplicare larga a metodologiei	<input type="checkbox"/> Neproductiv <input type="checkbox"/> Redus	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> Ridicat
Durata realizare si diseminare a manualului de evaluare	<input type="checkbox"/> < 3 ani	<input type="checkbox"/> 3-5 ani	<input type="checkbox"/> > 5 ani

Comentarii sau alte idei:

GL5 “Conditii Contextuale pentru intermodalitate” (ILS)

Problematica majora: Schimbarea atitudinii

Recomandarea 5.1: Reducerea utilizarii automobilelor de servicii

Reducerea deplasarilor de servicii monomodale cu automobilul si realizarea trecerii catre inter-multi modalitate, utilizand ca instrument taxa pe automobile (factor/aspect de impunere) suplimentar introdus in managementul mobilitatii, alaturi de masuri ale ‘politicii soft’ vizand in principal companiile si institutiile (factor/aspect de atragere).

Aceste recomandari ale politicii de transport trebuie sa se bazeze pe studii de vizualizare si evaluare a reglementarilor existente cu privire la automobilele utilizate in scopul deplasarilor in interes de servicii (adica nu numai companiile publice ci si cele private) care vor trebui finantate de GE.

Total de acord De acord Nu sunt de acord Total dezacord

Fezabilitate	<input type="checkbox"/> Usor	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> Dificil
Costuri	<input type="checkbox"/> <500 K€ / Reduse	<input type="checkbox"/> 500-5,000 K€ / Medii	<input type="checkbox"/> >5,000 K€ / Mari
Impact	<input type="checkbox"/> Redus	<input type="checkbox"/> Mediu	<input type="checkbox"/> > 5 ani
	<input type="checkbox"/> Neproductiv	<input type="checkbox"/> Irelevant sau redus	<input type="checkbox"/> Crucial
Durata	<input type="checkbox"/> < 3 ani	<input type="checkbox"/> 3-5 ani	<input type="checkbox"/> > 5 ani

Comentarii sau alte idei:

Evaluarea nevoilor viitoare de cercetare

Ce tip de cercetare a transportului intermodal avem nevoie in viitor? Va rugam sa ne comunicati !!

Cercetarea in transport este inca foarte mult orientata catre cel mono-modal. Exista o foarte modesta cercetare care se concentreaza asupra problemelor legate de calatorul intermodal. Ce anume considerati ca este necesar ? Si de ce ? Va rugam sa ne spuneti!!

Transportul intermodal al calatorului este definit in contextul proiectului LINK ca orice deplasare non – urbana a unui calator care implica mai mult de un singur mijloc de transport. Cercetarea este definita ca o activitate creativa abordata in mod sistematic pentru a spori cantitatea de cunostinte, inclusiv cunoasterea spiritului uman, a culturii si a societatii, precum si utilizarea acestei cantitati de cunostinte in realizarea unor aplicatii noi.

Puteti accesa Biblioteca virtuala a proiectului LINK la adresa <http://www.linkforum.eu/index.phtml?ID1=1385>

Comentarii:

Depuneti un exemplu practic !!

Un studiu de caz tipic pentru LINK descrie un exemplu de intermodalitate a calatorului pe distante lungi, realizat de un oras european, o regiune sau parteneri, pentru a imbunatati sistemul sau de transport local.

Pentru a facilita transferul unei practici pozitive si a lectiilor invatate, se pune accent pe masurile implementate, potentialul de multiplicare/repetare si/sau inspiratie.

Aveti libertatea de a anexa orice material de baza in limba nationala, caci LINK va traduce acest material sau va va cere sprijinul.

Inainte de a ne impartasi un exemplu practic, va rugam sa retineti faptul ca studiile de caz din cadrul proiectului LINK au doua obiective principale:

1. Sa permita prezentarea initiativelor dvs. si ale organizatiei pe care o reprezentati (dar care sa nu fie pura publicitate).
2. Sa ofere celorlalti utilizatori informatii reale si utile.

Asadar, va rugam sa aveti in vedere:

- Care sunt principalele dvs. rezultate si ce anume ar putea sa-i ajute pe altii?
- Asigurati-va de includerea unor detalii ale rezultatelor dvs., strategii si sinergii precum si actiuni mai putin reusite sau chiar esecuri!
- Asigurati-va ca exemplul dvs. este nu numai un studiu ci o implementare reala!

Titlu (Tematica principala si locatia exemplului):

Generalitati (Scurta descriere a cazului, scopul, parteneri importanti, grafic esalonare):

Context si obiective (Descrierea produselor/serviciului, reglementarii, mijloacelor de transport, realizarilor intermodale...):

Implementare (Calea de implementare, contributi ale factorilor interesati...):

Concluzii (factori de succes si de esec, lectii invatate...):

Mesaj de multumire:

Mulumim ca ati completat chestionarele noastre, contributia dvs. fiind foarte valoroasa pentru cercetarea noastra. Speram ca dupa ce ati trecut prin aceste chestionare, veti fi interesati sa deveniti un participant activ in activitatile Forumului LINK.

Informatii suplimentare asupra proiectului sunt disponibile la adresa de web a proiectului:
<http://www.linkforum.eu>

In cazul in care sunteti interesat sa participati la urmatoarele intalniri ale Grupurilor de Lucru, va rugam sa il contactati pe Sebastian Buehrmann (Email: s.buehrmann@rupprecht-consult.eu).

Salutari cordiale,

Echipa proiectului LINK

|