Opinjoni tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar il-Politika Ewropea tat-trasport fil-qafas tal-Istrateġija ta' Lisbona wara l-2010 u tal-Istrateġija għall-iżvilupp sostenibbli (Opinjoni esploratorja)

(2010/C 354/04)

Relatur: **is-Sur BUFFETAUT**

F'ittra ddatata t-23 ta' Lulju 2009, il-Presidenza Spanjola tal-UE talbet lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew, b'konformità mal-Artikolu 262 tat-Trattat li jistabbilixxi l-Komunità Ewropea, ifassal opinjoni esploratorja dwar:

"il-Politika Ewropea tat-trasport fil-qafas tal-Istrateġija ta' Lisbona wara l-2010 u tal-Istrateġija għall-iżvilupp sostenibbli".

Is-Sezzjoni Speċjalizzata għat-Trasport, l-Enerġija, l-Infrastruttura u s-Soċjetà tal-Informazzjoni inkarigata sabiex tipprepara l-ħidma tal-Kumitat dwar is-suġġett, adottat l-opinjoni tagħha nhar l-24 ta' Frar 2010.

Matul l-461 sessjoni plenarja tiegħu li saret nhar is-17 u t-18 ta' Marzu 2010 (seduta tas-17 ta' Marzu), il-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew adotta din l-opinjoni b'152 vot favur, vot wieħed kontra u 4 astensjonijiet.

1. Konklużjonijiet u rakkomandazzjonijiet

1.1 Il-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew jenfasizza li l-kompetittività, l-affidabbiltà, l-effikaċja u l-profittabbiltà tat-trasport huma kundizzjoni tal-prosperità ekonomika tal-Ewropa u li l-moviment liberu tal-persuni u tal-merkanzija huwa waħda mil-libertajiet fundamentali tal-Unjoni Ewropea. B'hekk is-settur tat-trasport ser jintalab jikkontribwixxi b'mod sinifkanti għat-twettiq tal-objettivi tal-istrateġija 2010. Jiġbed ukoll l-attenzjoni għall-fatt li s-settur tat-trasport b'mod ġenerali bata ħafna minħabba l-kriżi ekonomika attwali. Iżda huwa konxju tal-fatt li dan is-settur mhuwiex sostenibbli biżżejjed.

1.2 Jappoġġja l-isforzi li saru favur komodalità effikaċi u titjib tal-istabbiliment ta' netwerk tal-mezzi differenti tat-trasport, sabiex tinkiseb sistema tat-trasport integrata u fluwidità massima tal-mezzi ta' trasport. Madankollu, jenfasizza l-fatt li wieħed m'għandux jieqaf jippromovi t-trasferiment modali għax mingħajru l-mezzi ta' trasport mingħajr karbonju ma jiġux żviluppati u bil-kontra ta' dan, il-konġestjoni u l-emissjonijiet ikomplu jiżdiedu.

1.3 Il-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew jagħraf li s-settur tat-trasport jiddependi mill-enerġiji fossili u li dan għandu konsegwenzi fuq l-emissjonijiet u s-sigurtà u l-indipendenza tal-provvista. Il-Kumitat jaf ukoll li r-riżorsi, pereżempju ż-żejt, huma limitati. Għaldaqstant, jemmen li, filwaqt li tħares il-kompetittività tas-settur fil-qafas tal-Istrateġija 2020, il-politika Ewropea tat-trasport tal-ġejjieni għandha tindirizza erba' objettivi ewlenin: **il-promozzjoni tal-mezzi ta' trasport b'emissjonijiet baxxi ta' CO_2, l-effiċjenza fl-użu tal-enerġija, is-sigurtà u l-indipendenza tal-provvista kif ukoll il-ġlieda kontra l-konġestjoni tat-traffiku.**

1.4 L-isfidi ewlenin u l-implikazzjonijiet li għandhom jiġu integrati f'politika sostenibbli tat-trasport huma: l-urbanizzazzjoni dejjem tikber u d-domanda għall-kumdità fil-vjaġġi li jsiru kuljum, il-ħarsien tas-saħħa pubblika li jitlob tnaqqis tal-emissjonijiet tas-sustanzi li jniġġsu u tal-gassijiet b'effett ta' serra, iż-żamma ta' ekonomija tal-iskambji li tinkludi l-ħtieġa li jitnaqqsu l-emissjonijiet, id-definizzjoni ta' territorji omoġeni biex titfassal politika verament integrata tat-trasport, il-fehim tal-popolazzjoni u tal-imsieħba ekonomiċi u r-rieda tagħhom li jikkontribwixxu għall-implimentazzjoni ta' politiki ġodda u għal imġiba ġdida fil-qasam tal-mobbiltà. Madankollu, huwa evidenti li jekk l-Unjoni Ewropea taġixxi waħidha, l-isforzi tagħha jkunu inutli. Il-bżonn ta' ftehim internazzjonali dwar it-tnaqqis tal-gassijiet b'effett ta' serra huwa ovvju, kemm minħabba t-tibdil fil-klima kif ukoll għal raġunijiet marbutin mat-tnaqqis tar-riżorsi klassiċi tal-enerġija.

1.5 F'dan il-kuntest il-KESE jirrakkomanda li jittieħdu għadd ta' miżuri konkreti kemm mill-awtoritajiet lokali kif ukoll mill-Istati Membri, bl-appoġġ u t-tħeġġiġ tal-Unjoni Ewropea. Hemm diversi modi kif l-Unjoni Ewropea tista' tieħu azzjoni, kemm permezz ta' atti leġiżlattivi kif ukoll permezz tal-fondi ta' koeżjoni jew dawk tal-iżvilupp reġjonali, il-linji gwida l-ġodda tan-netwerk trans-Ewropew tat-trasport jew l-intervenzjoni tal-Bank Ewropew tal-Investiment. Dawn il-miżuri, li huma marbutin mal-objettivi ewlenin imsemmija iktar 'il fuq, jistgħu jinkludu:

— l-implimentazzjoni ta' pjan ambizzjuż ta' riċerka u żvilupp fil-qasam tal-mobbiltà u tat-trasport (ksib ta' vettura, karburanti, ġlieda kontra l-emissjonijiet, effiċjenza fl-użu tal-enerġija);

— il-ħolqien ta' lok ta' skambju tal-prattiki tajbin fil-qasam tat-trasport urban u tat-trasport fuq distanzi twal;

— l-iżvilupp taż-żoni tal-ipparkjar u tat-trasport pubbliku, b'mod partikolari bl-użu ta' karreġġjati speċjali għall-karozzi tal-linja, it-tramm u l-metro;

— it-titjib tal-ICT (Teknoloġiji tal-Informazzjoni u tal-Komunikazzjoni) għall-effikaċja, l-affidabbiltà u s-sigurtà tat-trasport pubbliku;

— il-ħolqien ta' servizzi għall-ġestjoni tal-mobbiltà f'żoni ġeografiċi estiżi biżżejjed, li jkunu inkarigati mit-titjib tal-konnessjoni tad-diversi mezzi ta' trasport u l-fluwidità tagħhom;

— il-ħolqien ta' spazji ta' distribuzzjoni fil-qrib u ta' ċentru ta' distribuzzjoni urbana għall-qalba tal-belt;

— iż-żamma tal-linji tal-ferrovija fil-bliet;

— il-promozzjoni, permezz ta' miżuri fiskali, ta' mezzi ta' trasport u teknoloġiji iktar effikaċi mil-lat tal-enerġija u li jiġġeneraw inqas CO_2 u sustanzi oħra li jniġġsu;

— il-ħolqien ta' żoni ta' mistrieħ sikuri u komdi għas-sewwieqa tat-trakkijiet, u t-titjib tal-kundizzjonijiet tax-xogħol u t-taħriġ tagħhom;

— l-implimentazzjoni rapida ta' netwerks ferrovjarji li jagħtu prijorità lit-trasport kummerċjali u lill-iżvilupp ta' kultura reali tas-servizz lill-klijenti f'dan il-qasam partikolari;

— it-tħeġġiġ tal-użu ta' karozzi li jaħdmu b'karburanti alternattivi u bijokarburanti tat-tielet ġenerazzjoni, jekk ikun bżonn permezz ta' miżuri fiskali;

— it-tnedija ta' pjan Ewropew għall-iżvilupp tal-vetturi elettriċi, li jgħin lill-Unjoni Ewropea tiddefinixxi jew tikkontribwixxi għad-definizzjoni tal-istandards internazzjonali ta' settur ġdid;

— l-iżvilupp tal-kunċett ta' "portijiet ħodor" u l-implimentazzjoni tal-awtostradi tal-baħar;

— it-titjib tal-kundizzjonijiet tax-xogħol u t-taħriġ tal-persuni li jaħdmu fuq l-ibħra;

— l-iżvilupp ta' awtostradi tax-xmajjar u tax-xmajjar u l-ibħra kif ukoll braken iktar adatti għat-trasport ta' trailers u kontenituri;

— il-konsiderazzjoni tar-rekwiżiti tas-sostenibbiltà u tal-ħarsien tal-ambjent fl-għażla tal-infrastruttura tat-trasport;

— l-internalizzazzjoni tal-ispejjeż esterni tat-trasport għas-setturi kollha tat-trasport sabiex l-ebda mezz ta' trasport ma jiġi ppenalizzat mingħajr raġuni u sabiex jinxteħet dawl fuq il-prezz reali tat-trasport;

— l-adozzjoni mill-awtoritajiet pubbliċi organizzatriċi ta' objettivi realisti għat-tnaqqis tal-emissjonijiet tal-gassijiet b'effett ta' serra u sustanzi oħra li jniġġsu u għas-sostenibbiltà fil-qasam tat-trasport lokali;

— il-konsiderazzjoni ta' dawn l-objettivi fit-tfassil tas-sistemi tat-trasport pubbliku u fl-għażla tal-infrastruttura;

— l-implimentazzjoni sistematika ta' studji tal-impatt sodi u realisti qabel l-implimentazzjoni tal-politiki u l-miżuri proposti.

1.6 Fil-prattika, l-isfida li għandha tiġi indirizzata fil-kuntest ta' politika ġdida tat-trasport hija li jitħares id-dinamiżmu tas-settur u l-kompetittività tiegħu, filwaqt li jinżamm l-għan ta' tnaqqis fl-emissjonijiet tal-gassijiet b'effett ta' serra u s-sustanzi l-oħra li jniġġsu, li jiġi ffaċilitat it-trasferiment modali, li jitnaqqsu d-distanzi u li jiġi promoss it-trasport "mingħajr fruntieri" u li iktar nies jiġu attrati lejn mezzi b'inqas emissjonijiet f'termini ta' km/passiġġier jew km/merkanzija.

1.7 Sabiex jintlaħaq dan l-għan, jeżistu diversi soluzzjonijiet sempliċi li jistgħu jkollhom konsegwenzi diretti, rapidi u tanġibbli bi spejjeż ikkontrollati: l-għażla tal-iktar karburanti ħodor u rinnovabbli possibbli, l-użu ta' bijogass iġġenerat mir-riċiklaġġ tal-iskart, l-użu mill-ġdid tal-ispazju eżistenti (pereżempju, iż-żoni ferrovjarji jew portwarji mitluqa) għas-servizzi tal-mobbiltà, it-titjib tal-punti ta' konnessjoni fejn diġà jeżistu, it-tagħqid flimkien tal-biljetti tat-trasport reġjonali u/jew urbani, l-iżvilupp tal-karreġġjati speċjali għall-karozzi tal-linja, it-tħeġġiġ tal-car sharing, it-titjib tal-iskambju ta' informazzjoni bejn l-operaturi ferrovjarji, eċċ.

1.8 Jeżistu wkoll soluzzjonijiet li jeħtieġu għażliet politiċi qawwijin b'konsegwenzi finanzjarji iktar qawwijin: il-ħolqien ta' żoni tal-ipparkjar fil-periferija fi ħdan skema li toffri alternattiva tajba ta' trasport pubbliku bejn iż-żona tal-ipparkjar u l-belt, l-implimentazzjoni ta' sistema ta' ċentralizzazzjoni tal-informazzjoni li tippermetti r-regolazzjoni tad-dħul u l-ħruġ tal-mezzi kollha ta' trasport f'żona preċiża, l-organizzazzjoni tal-iktar forma ta' urbanizzazzjoni adatta biex titnaqqas il-mobbiltà obbligata, l-investiment fit-tramms u l-metro, l-internalizzazzjoni tal-ispejjeż esterni fil-prezz tat-trasport, l-iżvilupp tal-ICT bil-għan li tingħata informazzjoni affidabbli lill-partijiet involuti fil-katina tal-mobbiltà, il-kejl tal-effiċjenza tal-mezzi magħżula, l-implimentazzjoni ta' proċessi tal-enerġija rinnovabbli u l-irkupru u l-użu ta' din l-enerġija bl-aqwa mezz possibbli (elettriku għat-tramms, gass għal ċerti vetturi, eċċ.).

2. **Daħla**

2.1 It-twettiq tas-suq uniku jeħtieġ sistema tat-trasport tal-persuni u tal-oġġetti effikaċi u affidabbli. Il-globalizzazzjoni tal-iskambji stess saret permezz tar-rivoluzzjoni tat-trasport kif ukoll tat-tbaxxija tal-prezzijiet, iż-żieda fl-għadd ta' operaturi, il-kompetizzjoni u l-infrastruttura.

2.2 It-trasport, li huwa neċessarju għall-ħajja ekonomika u professjonali, huwa wkoll essenzjali għall-ħajja personali u privata. Huwa kundizzjoni għall-iskambju, u l-libertà li wieħed imur minn post għal ieħor hija libertà fundamentali.

2.3 L-attivitajiet tat-trasport naturalment huma wkoll element essenzjali tal-ekonomija Ewropea. Jirrappreżentaw madwar 7 % tal-PDG u 5 % tal-impjiegi, u jikkontribwixxu għall-ħolqien ta' 30 % tal-PDG tal-industrija u l-agrikoltura u 70 % tal-PDG tas-servizzi.

2.4 Ta' min jenfasizza li l-piż amministrattiv konsiderevoli tas-settur tat-trasport u l-fatt li dan jinbidel minn Stat Membru għal ieħor joħloq spejjeż moħbija inutli u barrieri għall-iskambji bejn il-komunitajiet. Dawn l-ispejjeż u l-piż amministrattiv huma partikolarment problematiċi għall-intrapriżi ż-żgħar u ta' daqs medju.

2.5 Għalkemm l-Unjoni Ewropea jistħoqqilha kull tfaħħir għall-effikaċja ekonomika u l-kompetittività tat-trasport tagħha, is-settur għad mhuwiex sostenibbli biżżejjed. Sistema tat-trasport sostenibbli għandha mhux biss tissodisfa d-diversi objettivi ekonomiċi tat-trasport iżda wkoll tirrispetta l-pilastru soċjali u dak ambjentali tal-iżvilupp sostenibbli.

2.6 Il-kunċett tat-trasport sostenibbli fih innifsu jimplika li jridu jinħolqu l-kundizzjonijiet ta' tkabbir ekonomiku li fl-istess ħin jassiguraw li l-kundizzjonijiet tax-xogħol ikunu dinjitużi u li jintalbu l-kwalifiki meħtieġa biex din tkun attività soċjalment responsabbli li ma tagħmilx ħsara lill-ambjent.

2.7 Minkejja l-progress li sar fil-qasam tal-motorizzazzjoni tal-vetturi u l-kwalità tal-karburant u l-impenji volontarji tal-manifatturi, is-settur tat-trasport għadu s-settur bl-ikbar żieda fil-gassijiet b'effett ta' serra.

2.8 Il-volum tat-trasport tal-merkanzija kompla jiżdied, iktar mill-PDG. Iżda għalkemm it-trasport tal-passiġġieri żdied b'medja ta' 1,7 % fis-sena bejn l-1995 u l-2007, dan baqa' taħt il-medja tat-tkabbir tal-PDG fl-istess perijodu (2,7 %).

2.9 It-trasferiment mit-triq lejn mezzi oħra ta' trasport, bħall-ferrovija u t-trasport bil-baħar baqa' limitat wara l-2001. Agħar minn hekk, kien hemm saħansitra traġġigħ lura għat-triq.

2.10 Is-settur jiddependi b'97 % mill-karburanti fossili, u dan għandu impatt negattiv kemm f'termini ambjentali kif ukoll ta' dipendenza enerġetika.

2.11 Għalhekk, politika fit-tul għandha żżomm l-effikaċja tat-trasport tagħna, ittejjeb l-impatt ambjentali u s-sigurtà tiegħu, iżżid il-komodalità, ittejjeb il-kundizzjonijiet tax-xogħol u tippermetti l-investiment neċessarju.

2.12 Dan huwa iktar u iktar importanti fid-dawl tal-istudji tal-Kummissjoni li jipprevedu żieda qawwija fil-flussi tat-trasport fl-2020, sakemm ma tinqalibx it-tendenza:

— żieda ta' 33 % fit-trasport intern tal-Ewropa tal-Punent;

— żieda ta' 77 % fit-trasport intern tal-Ewropa tal-Lvant;

— żieda ta' 68 % fit-trasport mill-Ewropa tal-Punent għall-Ewropa tal-Lvant;

— żieda ta' 55 % fit-trasport mill-Ewropa tal-Lvant għall-Ewropa tal-Punent.

2.13 Jekk dawn il-previżjonijiet iseħħu, ser ikollna konġestjoni ġeneralizzata fil-punti prinċipali tal-komunikazzjoni. It-trasport żejjed ser jispiċċa biex joħnoq it-trasport. Għalhekk ser ikollna nagħmlu sforzi ta' riċerka u żvilupp konsiderevoli fit-tekniki tat-trasport (motorizzazzjoni, karburanti, effiċjenza fl-użu tal-enerġija, ġlieda kontra t-tniġġis, eċċ.), fl-investiment fl-infastruttura, fit-titjib tal-komodalità, fir-riabilitazzjoni tat-trasport bil-ferrovija u fl-iżvilupp tat-trasport fuq l-ilmijiet u bil-baħar. Għandna bżonn Pjan Marshall ġenwin għat-teknoloġiji l-ġodda u l-investimenti fit-trasport sabiex nilħqu l-objettivi tal-Kummissjoni għat-tnaqqis tal-emissjonijiet tal-karbonju ġġenerati minn dan is-settur. Barra minn hekk, il-professjonisti tat-trasport żviluppaw il-kunċett tal-perfezzjonament tal-modalità ("optimodality"), jiġifieri titjib fil-prestazzjoni teknika, ekonomika u ambjentali tal-katini tat-trasport tal-merkanzija, u ħolqu netwerk dwar dan fl-Ewropa. L-objettiv għandu jkun li tinħall ir-rabta li hemm bejn it-tkabbir ekonomiku u l-effetti negattivi tat-trasport.

2.14 Il-kwistjoni tan-natura tat-trasport u tal-utilità soċjali u ekonomika tiegħu għandha tiġi indirizzata. Din il-mistoqsija tagħmel sens. Il-libertà li wieħed jiċċaqlaq minn post għal ieħor hija dritt fundamentali ta' persuna. Barra minn hekk, il-moviment liberu tal-persuni, tal-merkanzija u tas-servizzi huwa wieħed mill-prinċipji bażiċi li fuqhom inbniet l-Unjoni Ewropea, kif ukoll tar-regoli tad-WTO. b'żieda ma' dan, min jista' jiddeċiedi liema mezzi ta' trasport huma utli u liema mhumiex? Iżda dan ifisser li l-mistoqsija hija bla skop? Le, għax jidher li llum hemm bżonn li titqies il-verità ekonomika tal-ispejjeż tat-trasport, jiġifieri li jiġu internalizzati l-ispejjeż esterni ġġenerati minn kull tip ta' trasport u koperti mill-komunità, b'mod speċjali fil-qasam ambjentali iżda wkoll f'dawk tas-saħħa u s-sigurtà. Jekk naslu għal realtà ekonomika mtejba tat-trasport, u b'hekk għal spejjeż iktar realistiċi, ċerti flussi jkunu jistgħu jitnaqqsu billi jiġu ppreferuti l-flussi ta' prossimità.

3. **It-trasport bl-art**

3.1 Illum, realistikament, l-enfasi hija pjuttost fuq il-komodalità, jiġifieri l-fatt li jittejjeb kull mezz ta' trasport u li tiġi promossa l-ikbar l-komplementarità u l-iktar interazzjoni effikaċi possibbli bejn id-diversi mezzi ta' trasport. 80 % tat-trasport bl-art isir fuq distanzi ta' inqas minn 100 km. Għalhekk tkun ħaġa tajba li tinstab soluzzjoni adatta għal din id-domanda li, minbarra bit-trasport bl-art, tista' wkoll tiġi ssodisfata permezz tat-trasport bil-ferrovija ta' prossimità; it-trasport fuq ix-xmajjar jew marittimu huwa inqas adatt għad-distanzi l-qosra. It-trasferiment modali għandu jitħeġġeġ meta jkun utli. Mingħajru l-Unjoni Ewropea mhux se tkun tista' tiżviluppa ekonomija tat-trasport b'emissjonijiet baxxi ta' CO_2.

3.2 *It-trasport urban u reġjonali*

3.2.1 Dan il-mezz ta' trasport huwa soġġett għal xi fatturi partikolari. Fil-fatt, 40 % tal-emissjonijiet kollha tas-CO_2 u 70 % tas-sustanzi li jniġġsu l-oħra jiġu mit-trasport tal-merkanzija bl-art. Barra minn hekk, il-konġestjoni urbana, minbarra l-effetti negattivi fuq is-saħħa pubblika u l-ambjent, hija stmata li tiswa 2 % tal-PDG tal-Unjoni Ewropea. It-trasport pubbliku għandu jiġi żviluppat, iżda dan għandu jsir b'mod li jissodisfa ċerti kriterji, sabiex jirrispetta l-eżiġenzi ta' servizz ta' interess ġenerali u b'hekk jipprovdi alternattiva għall-karozza individwali: il-frekwenza, ir-rapidità, is-sigurtà, il-kumdità, l-aċċessibbiltà, spejjeż raġonevoli, l-interkonnessjoni u konnessjonijiet faċli. Permezz tiegħu jistgħu jiġu indirizzati l-isfidi ambjentali iżda wkoll dawk tal-koeżjoni soċjali bħall-ftuħ tal-periferija.

3.2.2 L-użu tat-trasport bl-elettriku huwa sostenibbli, iżda l-elettriku jrid jiġi prodott b'mod sostenibbli u jekk jista' jkun mingħajr emissjonijiet ta' CO_2. Is-sistemi ta' car pooling jew car sharing għandhom jitħeġġu wkoll.

3.2.3 Hemm bżonn li tiġi implimentata politika konkreta ta' mobbiltà urbana sostenibbli. Din għandha tikkontribwixxi għal tnaqqis fl-użu tat-trasport individwali, eventwalment permezz tal-implimentazzjoni tal-pedaġġi urbani (ħlasijiet għall-użu ta' ċerti toroq), iżda fuq kollox permezz tat-titjib tal-kwalità u l-faċilità fl-użu tat-trasport pubbliku, li għalih jeħtieġ li jiġu żviluppati l-infrastrutturi u s-servizzi neċessarji għall-implimentazzjoni ta' intermodalità effikaċi. Fid-dawl tas-sitwazzjoni attwali tal-finanzi pubbliċi f'ħafna Stati Membri tal-Unjoni Ewropea, dan jista' jiġi ffaċilitat f'ċerti każijiet permezz tal-iżvilupp ta' sħubijiet pubbliċi/privati għall-bini ta' infrastruttura ġdida bħall-karreġġjati tal-karozzi tal-linja, tat-tramms, tat-trolleybus jew tal-metro, linji tal-ferrovija reġjonali ġodda jew l-użu mill-ġdid tal-linji mitluqa, l-iżvilupp tat-teknoloġiji tal-informazzjoni u tal-komunikazzjoni ddedikati lit-trasport, il-modernizzazzjoni u s-semplifikazzjoni tas-sistema tal-biljetti, eċċ.

3.2.4 Fil-prattika, xi miżuri ta' sens komun bħall-iżvilupp ta' żoni ta' mistrieħ b'konnessjoni tajba maċ-ċentri tal-agglomerazzjoni, l-implimentazzjoni ta' karreġġjati speċjali għall-karozzi tal-linja jew l-użu mill-ġdid ta' linji ferrovjarji mwarrba jistgħu jwasslu għal progress reali bi spejjeż raġonevoli.

3.2.5 It-titjib tat-tekniki tal-informazzjoni u tal-komunikazzjoni ser ikun għodda effikaċi għall-iżvilupp tal-intermodalità tat-trasport permezz ta' politika verament territorjali tal-ġestjoni tat-trasport. Dawn it-teknoloġiji jikkontribwixxu għal ġestjoni aħjar tat-traffiku u għandhom jgħinu sabiex jiġu implimentati sistemi ta' titjib tal-użu tal-enerġija għall-flussi tal-vetturi fin-netwerk tat-toroq. Jgħinu wkoll biex il-passiġġieri jirċievu informazzjoni f'ħin reali matul il-vjaġġ kollu, biex is-sistema tal-biljetti tiġi ssemplifikata u mtejba, u biex is-sistema ta' bbukkjar tintuża iktar faċilment. Permezz ta' dawn it-tekniki, il-passiġġier ikun jista' jtejjeb ir-rotta tiegħu, ikun jaf il-ħinijiet u l-frekwenza tat-trasport u saħansitra jagħmel stima tal-impatt enerġetiku tal-mezz ta' trasport li jkun għażel. b'hekk l-ICT iservu għas-sinerġija tal-mezzi ta' trasport, tal-użu tal-infrastruttura u tal-effiċjenza fl-użu tal-enerġija.

3.2.6 Il-problemi tal-ġestjoni tas-sistemi tat-trasport ħafna drabi jmorru lil hinn mill-qafas tal-muniċipalità fiha nnifisha, u jikkonċernaw żona kbira madwar iċ-ċentru tal-belt. Fuq l-inizjattiva tal-awtoritajiet lokali, jistgħu jinħolqu servizzi ta' ġestjoni tal-mobbiltà f'żoni ġeografiċi kbar u koerenti, pereżempju fil-forma tas-sottokuntrattar ta' servizz pubbliku. Il-kompiti tal-entità inkarigata mill-ġestjoni tal-mobbiltà jkunu:

— l-analiżi tal-mobbiltà fiż-żoni kkonċernati, bil-konsiderazzjoni tal-operaturi lokali, tal-flussi tal-vjaġġaturi, tal-kundizzjonijiet ġeografiċi u urbani, eċċ.;

— it-titjib tal-offerta ta' mobbiltà u l-adattament għall-bżonnijiet identifikati;

— is-servizzi trasversali li jiffaċilitaw l-intermodalità: informazzjoni, sistema tal-biljetti, sistema ta' biljetti elettroniċi, trasport skont it-talba tan-nies, trasport għall-persuni b'diżabilità, car sharing, eċċ.;

— verifiki tal-ġestjoni tal-mobbiltà u tal-impatt ambjentali tagħha.

3.2.7 L-awtorità li torganizza naturalment ikollha l-libertà li tagħżel l-operaturi lokali, il-prezz, id-definizzjoni tal-politika tagħha tat-trasport, tal-ivvjaġġar u tal-użu tal-art. Għandha tiggarantixxi t-trasparenza fil-kuntratti, tiddefinixxi l-objettivi kuntrattwali li jorbtu lill-ġestjonarju u lill-awtoritajiet ikkonċernati, tistabbilixxi l-objettivi ta' kwalità tas-servizz, eċċ.

3.2.8 Il-KESE diġà ġibed l-attenzjoni għar-rwol determinanti tal-awtoritajiet lokali fl-organizzazzjoni tat-trasport pubbliku u tal-użu tal-art. Mingħajr dubju l-prinċipju tas-sussidjarjetà għandu rwol x'jaqdi f'dan il-qasam, iżda l-Unjoni Ewropea tixtieq, bir-raġun, tippromovi l-iktar mudelli sostenibbli ta' trasport urban. Hija diġà allokat finanzjament fi ħdan il-Fondi Strutturali u l-Fond ta' Koeżjoni kif ukoll tal-programm CIVITAS. Ikun preferibbli li l-UE ssaħħaħ l-iskambju tal-prattiki t-tajba fil-qasam tat-trasport urban, iżda wkoll li tiffinanzja r-riċerka fil-programm qafas li jmiss dwar l-interazzjoni bejn it-trasport u l-ippjanar urban.

3.3 *It-trasport urban tal-merkanzija*

3.3.1 Dan it-trasport joħloq ħafna traffiku. Pereżempju, f'Pariġi, jirrappreżenta 20 % tat-traffiku u 26 % tal-emissjonijiet tal-gassijiet b'effett ta' serra. Għandha tittejjeb il-loġistika urbana u hemm bżonn jiġi promoss it-trasferiment modali lejn it-trasport bil-ferrovija jew fuq ix-xmajjar.

3.3.2 Dan jista' jinkludi:

— kunsinna fi gruppi, bil-ħolqien ta' żoni ta' kunsinna ta' prossimità, żoni tal-ipparkjar u ta' manutenzjoni qrib l-istabbilimenti u l-intrapriżi;

— ċentri ta' distribuzzjoni urbani, sabiex tiġi żgurata l-kunsinna fil-qalba tal-bliet, b'limitazzjoni ta' tunnellaġġ, l-obbligu li jintużaw il-pjattaformi ta' loġistika, titjib fil-mili tat-tank tal-karburant, l-użu ta' vetturi elettriċi;

— sa fejn huwa possibbli, iż-żamma tal-intrapriżi ferrovjarji fil-bliet, b'garanzija ta' aċċess għall-operaturi kollha;

— fil-bliet il-kbar maġenb ix-xmajjar, l-iżvilupp tal-infrastruttura tal-portijiet tax-xmajjar.

3.4 *It-trasport tal-merkanzija bit-triq*

3.4.1 L-iżvilupp tat-trasport tal-merkanzija bit-triq joħloq ċerti sfidi: żieda fl-emissjonijiet ta' CO_2, dipendenza kbira tas-settur tat-trasport mill-karburanti fossili, il-bżonn li tittejjeb l-infrastruttura speċjalment fil-qasam tas-sigurtà, il-garanzija ta' kundizzjonijiet u ambjent tax-xogħol tajjeb għas-sewwieqa.

3.4.2 Fir-rigward tal-emissjonijiet tas-CO_2, jeħtieġ li tiġi żviluppata r-riċerka u l-iżvilupp sabiex jitnaqqsu l-emissjonijiet, b'mod speċjali billi jiġu żviluppati muturi ġodda kif ukoll l-enerġiji alternattivi. Il-promozzjoni, permezz ta' miżuri fiskali, ta' prodotti u/jew miżuri bbażati fuq mezzi ta' propulsjoni alternattivi u ta' tnaqqis fl-emissjonijiet ta' CO_2 tkun iktar effikaċi fi ħdan politika ta' riċerka ambizzjuża. f'dan ir-rigward, l-internalizzazzjoni tal-ispejjeż esterni ([1]) għandha tiġi applikata għall-mezzi kollha ta' trasport b'mod bilanċjat.

3.4.3 L-iżvilupp ta' soluzzjonijiet teknoloġiċi u l-implimentazzjoni tat-teknoloġiji tal-informazzjoni u tal-komunikazzjoni applikati għat-trasport tal-merkanzija bit-triq ser ikunu kruċjali biex jiġu indirizzati l-isfidi li qed iħabbat wiċċu magħhom dan is-settur, biex jitnaqqsu d-dipendenza enerġetika, l-emissjonijiet mill-vetturi u l-konġestjoni tan-netwerks. Ikun aħjar jekk jinħoloq qafas ċar sabiex jitnedew teknoloġiji ġodda, bil-ħolqien ta' standards miftuħin, li jiggarantixxu l-interoperabbiltà, u b'żieda tal-investiment fir-riċerka u l-iżvilupp għal teknoloġiji li għadhom ma lahqux il-livell meħtieġ biex jitqiegħdu fis-suq. Dawn it-teknoloġiji għandhom ukoll jintużaw sabiex titnaqqas il-frekwenza tal-vjaġġi ta' vetturi vojta permezz ta' informazzjoni aħjar applikata għal-loġistika. Jistgħu jkunu ferm siewja biex itejbu s-sigurtà tat-trasport.

3.4.4 Jeħtieġ ukoll li jittejbu l-infrastrutturi, b'mod speċjali fil-qasam taż-żoni tal-ipparkjar u tal-istabbilimenti ta' mistrieħ mgħammra, siguri u sorveljati b'tali mod li jkunu protetti mis-serq u mid-delinkwenza, b'mod partikolari biex tiġi assigurata s-sigurtà tas-sewwieqa.

3.4.5 Għas-sewwieqa, jeħtieġ li l-professjoni tibqa' attraenti billi jiġu żgurati kundizzjonijiet u ambjent tax-xogħol favorevoli, bħal ħin ta' xogħol irregolat, ħinijiet ta' sewqan u ta' mistrieħ armonizzati li ma jibqgħux biss dispożizzjonijiet leġiżlattivi mingħajr applikazzjoni iżda li jiġu implimentati konkretament ([2]).

3.5 *It-trasport bil-ferrovija*

3.5.1 Filwaqt li t-trasport tal-passiġġieri bil-ferrovija qiegħed jitjieb, b'mod partikolari dak fuq distanzi twal permezz tal-linji ta' rapidità kbira, it-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija għadu limitat ferm: madwar 8 % tal-merkanzija ttrasportata. b'mod ġenerali, il-modernizzazzjoni u ż-żieda fil-kompetittività tal-ferroviji għandhom isiru bil-konsiderazzjoni assoluta tar-rekwiżiti tas-sigurtà u tal-kontinwità tas-servizz f'każ ta' maltemp.

3.5.2 Il-KESE jappoġġja l-proposta tal-Kummissjoni rigward in-netwerks bi prijorità għat-trasport tal-merkanzija, iżda jemmen li għandha tinħoloq kultura ta' servizz lill-klijent, b'approċċ kummerċjali u kompetittiv. Il-ftuħ għall-kompetizzjoni għandu jiffaċilita din it-tranżizzjoni.

3.5.3 L-idea ta' netwerks bi prijorità għat-trasport tal-merkanzija tikkonsisti f'li jiġu ddefiniti ħinijiet u postijiet fejn il-ferroviji tal-merkanzija jgħaddu b'mod prijoritarju, mingħajr ħsara għaċ-ċirkolazzjoni tal-ferroviji tal-vjaġġaturi.

3.5.4 Ta' min jiftakar li diġà jeżistu xi eżempji ta' dan fl-Unjoni Ewropea. Ċerti linji tal-ferrovija kienu riżervati għat-trasport tal-merkanzija, bħal-linja ta' Betuwe bejn il-port ta' Rotterdam u l-Ġermanja. Eżempji ta' dan huma l-proġetti New Opera u Ferrmed.

3.5.5 L-iżvilupp tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija huwa possibbli jekk jiġu rrispettati ċerti kundizzjonijiet:

— li jiġi propost servizz ġenwin ta' loġistika iktar minn sempliċement servizz ta' trasport;

— li jitbaxxew l-ispejjeż sabiex tiżdied il-kompetizzjoni;

— li s-servizz propost ikun iktar affidabbli;

— li l-ħinijiet ta' trasport mill-oriġini sad-destinazzjoni jkunu raġonevoli;

— li l-offerta tkun iktar flessibbli u li r-rispons f'każ ta' perturbazzjoni tat-traffiku jkun iktar rapidu.

([1]) Opinjoni tal-KESE 1947/2009 dwar Proposta għal Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li timmodifika d-Direttiva 1999/62/KE dwar il-ħlas ta' taxxa mit-trakkijiet għall-użu ta' ċerta infrastruttura - għadha ma ġietx ippubblikata fil-ĠU; ĠU C 317 23.12.2009, p. 80.

([2]) ĠU C 161, 13.7.2007, p. 89. ĠU C 27, 3.2.2009, p. 49. ĠU C 228, 22.9.2009, p. 78.

3.5.6 L-iżvilupp tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija jeħtieġ ukoll li jiġu żviluppati l-pjattaformi intermodali tat-trasport tat-trakkijiet bit-tren. F'dan ir-rigward, hija diġà ħaġa tajba li seta' jitnieda l-proġett bejn Lyon u Turin, iżda wara l-iżvilupp aleatorju tat-trasport bil-ferrovija/bit-triq, ikun tajjeb li issa jiġu promossi l-awtostradi ferrovjarji għat-trasport tat-trakkijiet bil-ferrovija (bħall-awtostrada Alpina jew il-linja Lorry Rail bejn Perpignan u l-Lussemburgu), kif ukoll l-awtostradi tal-baħar bħall-proġett Franċiż-Spanjol Fres Mos bejn Nantes Saint Nazaire u Gijón.

3.6 *Il-karozzi*

3.6.1 Il-pakkett enerġija/klima jimponi ċerti obbligi kbar fuq il-manifatturi. Għandhom jiġu żviluppati karozzi ġodda li jaħdmu b'enerġija alternattiva, b'mod speċjali karozzi elettriċi jew ibridi. Huwa wkoll importanti li d-dibattitu dwar il-bijokarburanti jitkompla. Illum qegħdin jiġu żviluppati bijokarburanti tat-tielet ġenerazzjoni iktar effikaċi, b'mod speċjali dawk li jsiru mill-alka. Dan jevita l-konflitt mal-użu ta' art koltivabbli prevista għall-produzzjoni agrikola tal-prodotti tal-ikel.

3.6.2 Minbarra l-kwistjonijiet marbutin mat-tekniki disponibbli u l-vetturi mibjugħa fis-suq, hemm oqsma oħra ta' progress, b'mod partikolari fl-iffrankar tal-enerġija u tal-ispazju li llum il-ġurnata qiegħed jiġi okkupat mill-konġestjoni tal-karozzi. Eżempju ta' dan huma l-lezzjonijiet tas-sewqan b'użu mnaqqas tal-karburant implimentati f'ċerti intrapriżi u amministrazzjonijiet, prattiki ta' car pooling jew car sharing, u l-kera ta' vetturi elettriċi żgħar f'ċerti bliet.

3.7 *Il-mixi u r-roti*

3.7.1 Fil-bliet l-iżvilupp ta' dawn il-mezzi ta' ċaqliq għandu jitħeġġeġ. Madankollu dawn għandhom limiti topografiċi, ta' klima u anke ta' età tal-utenti. Iżda m'hemmx dubju li l-awtoritajiet lokali għandhom jiżviluppaw il-passaġġi sikuri għar-roti, billi wieħed mill-ostakoli għall-iżvilupp tal-użu tar-rota huwa l-perikolu potenzjali tal-karozzi.

4. **It-trasport marittimu**

4.1 Parti kbira tal-kummerċ internazzjonali ssir bit-trasport marittimu. Dan is-settur qiegħed ibati minħabba l-kriżi u qiegħed jiffaċċja problemi ta' kapaċità eċċessiva. Jeħtieġ li jiġi evitat nuqqas ta' investiment u t-telf ta' kompetenza u ta' għarfien li jkollhom impatt negattiv ħafna fi żmien ir-rilanċ, iktar u iktar billi t-trasport marittimu Ewropew huwa l-ikbar wieħed fil-livell dinji, u għax ikun tajjeb li jinżammu kundizzjonijiet ta' kompetizzjoni ġusti u l-kompetittività tal-flotta Ewropea li tikkostitwixxi valur miżjud għall-Unjoni Ewropea.

4.2 *Il-karburanti*

4.2.1 Il-vapuri jużaw sottoprodotti tal-petrol li jniġġsu ħafna. Minbarra l-iżvilupp neċessarju tat-teknoloġija, ikun tajjeb li jinstab mod, flimkien mal-professjonisti tas-settur, kif jista' jiġi kkumpensat l-impatt ambjentali negattiv ta' dan. Jekk is-sistema ta' kwoti ta' CO_2 mhijiex adatta, forsi hemm lok għal ekotaxxa? Din il-mistoqsija għandha tiġi diskussa fil-qafas tal-organizzazzjonijiet marittimi internazzjonali.

4.2.2 Il-Kumitat itenni l-appoġġ tiegħu għall-investiment fir-riċerka u l-iżvilupp b'rabta mal-vapuri, il-karburanti u l-portijiet ħodor, u jinsisti fuq il-punt li l-awtostradi tal-baħar imsemmija fil-programm TEN għandhom jiġu implimentati.

4.3 *Sigurtà*

4.3.1 Qatt mhu ser inkunu nistgħu nevitaw għalkollox l-aċċidenti fuq il-baħar u n-nawfraġji, iżda għandu jsir dak kollu li jista' jsir sabiex tiġi żgurata s-sigurtà tal-passiġġieri u tal-ekwipaġġ, kemm mil-lat tal-bini tal-vapuri kif ukoll minn dak tal-manutenzjoni tagħhom. Id-dispożizzjonijiet Ewropej dwar is-sigurtà fuq il-baħar huma fost l-iktar kompleti fid-dinja. Mill-banda l-oħra, ir-rimi ta' idrokarburi fil-baħar għandu jiġi miġġieled b'mod determinat u sever.

4.4 *Taħriġ*

4.4.1 Sabiex jinżamm u jiġi żviluppat it-trasport marittimu Ewropew jeħtieġ li ż-żgħażagħ ikomplu jagħżlu karriera f'dan il-qasam u jkunu jixtiequ jibqgħu jaħdmu fis-settur. Tkun ħaġa tajba li tittejjeb il-kwalità tat-taħriġ tal-baħħara kif ukoll il-kundizzjonijiet tax-xogħol tagħhom u l-ħajja fuq il-vapuri, kif ukoll li jissaħħu l-ekwipaġġi.

5. **It-trasport fuq ix-xmajjar**

5.1 It-trasport fuq ix-xmajjar huwa ferm żviluppat fit-Tramuntana tal-Ewropa, iżda jista' jittejjeb f'pajjiżi oħra. Fuq l-eżempju ta' dak li sar fil-qasam marittimu, għandu jiġi indirizzat il-kunċett tal-awtostradi tax-xmajjar u dawk bejn ix-xmajjar u l-baħar, iktar u iktar fid-dawl tal-fatt li dan it-trasport jikkonsma u jaħli enerġija tlieta jew erba' darbiet inqas enerġija mit-trasport bl-art. Dan il-kunċett innovattiv mhux se jkun jista' jiġi żviluppat ħlief permezz tal-użu ta' vapuri ġodda u ta' pjattaformi tal-portijiet u tal-loġistika.

5.2 Il-vapuri li jintużaw fuq ix-xmajjar u l-ibħra u l-braken tax-xmajjar huma l-fatturi ewlenin tal-ħolqien ta' servizzi ġodda għax-xmajjar, tal-effikaċja u l-profittabbiltà tagħhom, permezz tal-adattament tagħhom għat-traffiku f'termini ta' kapaċità u rapidità u għall-karatteristiċi tal-portijiet u tan-navigazzjoni. Jeħtieġ li jittejjeb id-daqs tal-vapuri u l-braken, sabiex ikunu jistgħu jinġarru t-trailers u l-kontenituri.

6. **It-trasport bl-ajru**

6.1 Dan is-settur huwa responsabbli għal 3 % tas-CO_2 preżenti fl-atmosfera. ta' min issemi l-fatt li ż-żieda fl-emissjonijiet kienet darbtejn inqas miż-żieda fit-traffiku mill-1990 lil hawn. It-trasport bl-ajru ser ikun soġġett għal sistema ta' skambju tal-kwoti u l-Kummissjoni qajmet il-problema tat-taxxa fuq il-kerosene, kif ukoll dik tal-VAT għat-trasport intra-Komunitarju.

6.2 L-iżvilupp tat-trasport bl-ajru ġie mil-liberalizzazzjoni tas-settur, kif ukoll mill-iżvilupp tal-kumpaniji "low cost". L-istabbiliment ta' dawn il-kumpaniji ta' sikwit sar bl-għajnuna ta' sussidji pubbliċi. Għaldaqstant ikun xieraq li jiddaħħal l-obbligu li dawn il-kumpaniji jkollhom politika ta' kumpens għall-emissjonijiet.

6.3 Il-kwistjoni tas-sigurtà tat-trasport bl-ajru ovvjament hija essenzjali meta tiġi indirizzata l-politika tat-trasport bl-ajru. L-Unjoni Ewropea għandha tkun minn ta' quddiem fl-istabbiliment ta' sistema internazzjonli ta' sigurtà tat-trasport bl-ajru u għandha tieħu din il-pożizzjoni fil-konferenza internazzjonali tal-ICAO li ser issir Montreal.

6.4 Id-dħul fit-tieni fażi tal-pjan "sema uniku" wara l-2012 għandu jiġi ppreparat sewwa. Huwa importanti wkoll li jkun hemm ġestjoni tajba tan-negozjati diffiċli bejn l-Istati Uniti u l-Unjoni Ewropea fil-qasam tat-trasport bl-ajru.

7. L-infrastruttura

7.1 Il-KESE dejjem appoġġja l-programm tan-netwerks trans-Ewropej tat-trasport. Itenni l-appoġġ tiegħu għal dan il-programm iżda huwa mħasseb dwar il-problemi ta' finanzjament u ta' dewmien.

7.2 L-Ewropa mkabbra għandha bżonnijiet ikbar fil-qasam tal-infrastruttura tat-trasport. L-għodda finanzjarji eżistenti għandhom jiġu adattati għalihom u għandhom ukoll jinħolqu strumenti ġodda. Għandhom jiġu studjati l-possibbiltajiet kollha sabiex tkun tista' tiġi stabbilita infrastruttura sostenibbli: l-assoċjazzjoni ta' finanzjamenti pubbliċi u privati, l-użu ta' riżorsi ġodda mhux baġitarji, eċċ.

7.3 Għandu jiġi enfasizzat li l-infrastruttura tat-trasport taqdi rwol kruċjali għall-iżvilupp soċjoekonomiku u l-koeżjoni reġjonali. Iżda l-infrastruttura tat-trasport hija wkoll il-bażi ta' sistema tat-trasport sostenibbli u li tirrispetta l-ambjent. Għalhekk l-għażla tat-tip ta' infrastruttura hija kruċjali. L-aċċessibbiltà tar-reġjuni u l-integrazzjoni tagħhom fin-netwerks nazzjonali u Ewropej għandhom jiġu ppjanati permezz tal-promozzjoni ta' infrastruttura sostenibbli u li tirrispetta l-ambjent.

7.4 Il-linji gwida l-ġodda għat-TEN-T li ser jiġu ppreżentati fil-bidu tal-2011 għandhom jirriflettu b'mod ċar l-għażla tal-Unjoni Ewropea li tagħti prijorità lill-mezzi ta' trasport b'emissjonijiet baxxi ta' CO_2.

7.5 Il-KESE jtenni l-appoġġ sħiħ tiegħu għall-programm GALILEO u jenfasizza l-bżonn li jiġi implimentat mingħajr iktar dewmien.

8. L-internalizzazzjoni tal-ispejjeż ambjentali

8.1 Kulħadd jaqbel dwar il-bżonn tal-internalizzazzjoni tal-ispejjeż ambjentali tat-trasport. Mingħajr din l-internalizzazzjoni, iċ-ċittadini jkollhom ikopru dawn l-ispejjeż minn buthom. Barra minn hekk, dan jista' jħeġġeġ imġiba ekonomika ħażina, billi jinġarru fuq distanzi twal ħafna prodotti li setgħu ġew forniti fuq distanza qasira.

Fil-fehma tal-KESE, l-aktar metodu effettiv għall-internalizzazzjoni tal-biċċa l-kbira tal-impatt ambjentali huwa li jkun hemm taxxa fuq is-CO_2. Dan ikun ta' inċentiv qawwi għall-kumpaniji biex isibu mezzi biex inaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2 li jipproduċu u l-impatt negattiv ta' dawn l-emissjonijiet fuq l-ambjent.

8.2 L-ekotikketta hija proċedura li ma tistax tiġi evitata, anke jekk id-dettalji tal-implimentazzjoni tagħha għad iridu jiġu studjati bir-reqqa. Dan il-prinċipju għandu jiġi kkunsidrat għat-trasport bl-ajru kif ukoll għat-trasport marittimu mill-entitajiet internazzjonali kompetenti (ICAO u IMO). Tkun ħaġa tajba li d-dibattitu dwar ir-reviżjoni tad-Direttiva "Ekotikketta" jerġa' jitnieda, iżda l-prinċipju tal-internalizzazzjoni tal-ispejjeż esterni għandu jiġi applikat b'mod ġenerali għall-mezzi kollha ta' trasport.

Brussell, 17 ta' Marzu 2010.

Il-President
tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew
Mario SEPI