I

(Riżoluzzjonijiet, Rakkomandazzjonijiet u Opinjonijiet)

OPINJONIJIET

IL-KUMITAT EKONOMIKU U SOĊJALI EWROPEW

L-455 SESSJONI PLENARJA FIL-15 U S-16 TA' LULJU 2009

Opinjoni tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar l-integrazzjoni tal-politiki tat-trasport u tal-użu tal-art għal trasport iktar sostenibbli fil-bliet

(opinjoni esploratorja)

(2009/C 317/01)

Rapporteur: **is-Sur OSBORN**

F'ittra tat-3 ta' Novembru 2008, il-Kummissjoni Ewropea talbet lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew, b'konformità mal-Artikolu 262 tat-Trattat li jistabbilixxi l-Komunità Ewropea, li jfassal opinjoni esploratorja dwar

l-integrazzjoni tal-politiki tat-trasport u tal-użu tal-art għal trasport iktar sostenibbli fil-bliet.

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 is-26 ta' Ġunju 2009. Ir-rapporteur kien is-Sur Osborn.

Matul l-455 sessjoni plenarja tiegħu li nżammet il-15 u s-16 ta' Lulju 2009 (seduta tas-16 ta' Lulju), il-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew adotta din l-opinjoni b'114-il vot favur u vot wieħed kontra.

1. **Sinteżi**

1.1. In-nies għandhom bżonn it-trasport biex ikollhom aċċess għax-xogħol, il-ħwienet, l-iskejjel u d-destinazzjonijiet l-oħra kollha li jagħmlu parti mill-ħajja moderna. L-iżvilupp u l-manteniment tas-sistemi tat-trasport ta' kull tip huma ħidma ewlenija tal-politika pubblika. Iżda t-trasport għandu l-aspetti negattivi tiegħu wkoll. Huwa iniġġes, u joħloq konġestjoni u inċidenti. Rotot tat-trasport (jew in-nuqqas tagħhom) jistgħu jaqsmu u jiżolaw il-komunitajiet, kif ukoll jappoġġjawhom. It-trasport huwa kontributur ewlieni tal-emissjonijiet tas-CO_2 u lejn it-theddida li qed tiżdied tal-bidla fil-klima.

1.2. Għaldaqstant, qed tkompli tiżdied il-ħtieġa li l-awtoritajiet pubbliċi fil-livelli kollha jistabbilixxu mudelli tat-trasport iktar sostenibbli li jissodisfaw il-ħtiġijiet tal-ivvjaġġar tan-nies waqt li fl-istess ħin inaqqsu kemm jista' jkun l-impatti negattivi. Il-problemi huma serji l-iktar fiż-żoni urbani, u huwa f'dawn iż-żoni li hemm bżonn partikulari ta' strateġiji tat-trasport iktar sostenibbli.

1.3. It-tendenza tal-movimenti tat-trasport fiż-żoni urbani hija marbuta mill-qrib ħafna mat-tendenzi fl-użu tal-art. Għalhekk, sabiex noħolqu trasport iktar sostenibbli, hemm bżonn li jiġi integrat l-użu tal-art integrat fl-istrateġiji u l-politiki tat-trasport.

1.4. Ir-responsabbiltajiet ewlenin għall-iżvilupp u l-implimentazzjoni ta' strateġiji integrati jinsabu fil-livelli lokali u nazzjonali. Diġà sar xi progress lejn sostenibilità f'dan il-qasam f'numru ta' bliet u pajjiżi individwali fl-Ewropa. Iżda l-progress s'issa ma kienx konsistenti. Hemm skop u ħtieġa għal inizjattiva fil-livell Ewropew biex jiġu promossi u mħaffinl-adozzjoni u l-implimentazzjoni ta' użu tal-art integrat u strateġiji tat-trasport iktar sostenibbli fil-bliet madwar l-Ewropa.

1.5. L-elementi ewlenin tal-inizjattiva għandhom ikunu:

— it-tnedija ta' inizjattiva ta' riċerka ġdida li tidentifika b'mod iktar preċiż il-punti ewlenin tal-aqwa prattika f'dan il-qasam

— l-iżvilupp ta' grupp affidabbli ta' indikaturi ta' progress lejn trasport sostenibbli

— reviżjoni tal-esperjenza nazzjonali u lokali u tas-sistemi ta' appoġġ leġiżlattiv u finanzjarju fir-rigward tal-impatt tagħhom fuq it-trasport u fuq il-konsum tal-karbonju

— l-iżvilupp ta' qafas Ewropew ġdid għal trasport urban u użu tal-art sostenibbli

— reviżjoni tal-bilanċ ta' politiki u programmi Ewropej oħra sabiex l-impatt globali tal-politika Ewropea ikun li toffri appoġġ ikbar għat-trasport sostenibbli

— l-iżvilupp ta' sistemi intelliġenti tat-trasport (ITS).

2. Ħsibijiet ġenerali

2.1. Is-soċjetajiet moderni jiddipendu ħafna mit-trasport. Bħala individwi niddipendu mit-trasport biex naslu x-xogħol, biex immorru nixtru, biex niddevertu u biex naslu kważi kull fejn irridu mmorru. In-negozji wkoll jeħtieġu t-trasport biex joħolqu u jfornu l-prodotti u s-servizzi tagħhom madwar id-dinja.

2.2. F'dawn l-aħħar żewġ sekli, l-iżvilupp teknoloġiku fil-qasam tat-trasport żied b'ammont enormi d-distanzi li nistgħu nivvjaġġaw b'mod konvenjenti u bi prezzijiet affordabbli, u wessa' l-firxa ta' prodotti u servizzi u stili ta' ħajja disponibbli għall-individwu. Barra minn hekk ittrasforma l-mod kif jevolvu ż-żoni urbani. M'għadhiex importanti l-ħtieġa li jkunu qaqoċċa flimkien madwar ċentri żgħar u b'faċilitajiet qrib biżżejjed biex jintlaħqu bil-mixi. Issa jistgħu jespandu b'densità iktar baxxa fuq medda ta' art ikbar u jkunu konnessi permezz ta' netwerks ta' toroq u sistemi tat-trasportazzjoni.

2.3. Dawn il-bidliet ġabu magħhom ħafna benefiċċji iżda kkawżaw ukoll problemi sinifikanti. Tkabbir kontinwu tad-domanda għat-trasport iwassal għal konġestjoni u dewmien. Komunitajiet lokali jitilfu l-koeżjoni tagħhom hekk kif faċilitajiet lokali jitilfu posthom għal faċilitajiet iktar imbiegħda u n-nies ma jibqgħux f'kuntatt mal-ġirien tagħhom. Il-maġġoranza tal-mezzi tat-trasport motorizzati joħolqu l-istorbju u t-tniġġis. Ħafna minnhom anke jipproduċu emissjonijiet tas-CO_2, u t-tkabbir kontinwu tad-domanda għat-trasport huwa wieħed mill-kawżi ewlenin tal-bidla fil-klima.

2.4. Għal ħafna snin il-gvernijiet raw l-espansjoni ta' opportunitajiet ta' vvjaġġar bħala xi ħaġa tajba għall-pubbliku. Il-politika pubblika u l-investiment fil-qasam tat-trasport ġew diretti lejn l-espansjoni tan-netwerks tat-trasport u biex isiru iktar aċċessibbli għal kulħadd.

2.5. Ħafna politiki u programmi pubbliċi oħrajn ukoll ħallew impatt fuq iż-żjieda fid-domanda għal vjaġġi dejjem itwal. Ħafna djar ġodda jinbnew f'żoni 'fejn id-densità tal-popolazzjoni ma tistax tiġi appoġġjata mit-trasport pubbliku, u jassumu li r-residenti ser jistrieħu fuq it-trasport privat biex jivvjaġġaw. L-organizzazzjoni mill-ġdid tal-iskejjel, l-isptarijeit u servizzi pubbliċi oħrajn kellha t-tendenza li toħloq stabbilimenti ikbar iżda iktar imbiegħda wkoll. L-istess fil-każ ta' dawk li jiżviluppaw il-faċilitajiet kummerċjali li jiffavorixxu postijiet ta' ċertu kobor barra mill-bliet.

2.6. Gradwalment il-perċezzjoni qiegħda tinbidel. In-nies qed jibdew jirrikonoxxu l-iżvantaġġi tat-trasport kif ukoll il-vantaġġi tiegħu. Il-politika pubblika qed tadatta wkoll. Il-politika u l-programmi tat-trasport għadhom iridu jissodisfaw il-ħtiġijiet bażiċi tat-trasport b'mod sodisfaċenti. Iżda fl-istess ħin qed joħroġ fid-dieher dejjem iktar li t-trasport, l-użu tal-art u politiki oħrajn iridu jinkludu miżuri mmirati biex inaqqsu jew jillimitaw id-domanda globali għat-trasport, u li jheġġu lin-nies jużaw mezzi tat-trasport iktar sostenibbli bħat-trasport pubbliku, il-mixi u ċ-ċikliżmu minflok il-karozza privata.

2.7. It-theddida li kulma jmur qiegħda tiżdied tal-bidla fil-klima u n-nuqqas ta' sigurtà tal-provvisti taż-żejt iżidu l-urġenza ta' dawn id-dilemmi, u jżidu wkoll il-ħtieġa li tittieħed azzjoni b'saħħitha sabiex titnaqqas id-domanda għat-trasport u tiġi llimitata għal mezzi iktar sostenibbli. Dan jista' jimplika bidliet sostanzjali fit-tendenzi tal-użu tal-art urbana u l-mobilità urbana.

2.8. Jistgħu jiġu identifikati erba' objettivi ġodda ta' politika għat-trasport u l-użu sostenibbli tal-art:

— L-inkoraġġiment tan-nies biex jagħżlu żoni residenzjali eqreb tal-postjiet tax-xogħol, tal-edukazzjoni u tad-divertiment tagħhom, jew il-ħolqien ta' postijiet tax-xogħol u stabbilimenti tal-edukazzjoni eqreb taż-żoni residenzjali, sabiex jitnaqqsu l-konġestjoni, it-tniġġis u l-emissjonijiet ta' gassijiet b'effett ta' serra, u biex il-komunitajiet lokali jerġgħu jsiru vijabbli.

— L-inkoraġġiment tan-nies li jistgħu biex jużaw it-trasport pubbliku jew jimxu jew jużaw ir-rota fejn u meta possibbli u biex l-użu tal-karozza jiġi skoraġġut.

— L-inkoraġġiment tan-negozji biex jużaw iktar sorsi lokali ta' forniment u ta' ħaddiema sabiex jillimitaw l-użu tat-trasport.

— It-tqajjim mill-ġdid tal-interess f'aktar destinazzjonijiet lokali għall-vaganzi sabiex titnaqqas jew tiġi llimitata d-domanda dejjem tiżdied għal trasport bl-ajru u d-danni li dan qed jikkawża lill-ambjent.

2.9. Hemm momentum soċjali u ekonomiku enormi wara ż-żjieda dejjem ikbar fid-domanda għat-trasport, u mhux faċli twaqqfu jew tbiddlu. L-esperjenza turina li l-objettiv jista' jintlaħaq biss jekk il-politika tkun żviluppata b'mod integrat li jorbot it-trasport, l-użu tal-art u politiki oħrajn biex isaħħu lil xulxin, u li jiġu żviluppati b'mod miftuħ, trasparenti u demokratiku sabiex jiġi żgurat appoġġ politiku u popolari suffiċjenti għalihom fil-livelli kollha tal-gvern. Għandha tingħata attenzjoni partikulari lill-ħtiġijiet tal-anzjani, il-persuni b'diżabilitajiet u d-djar bi dħul baxx meta jiġu żviluppati strateġiji u politiki ġodda.

3. Elementi tat-trasport u l-użu tal-art ikkoordinati u politiki tat-trasport sostenibbli

3.1. Il-politiki dwar l-użu tal-art u oħrajn relatati li jistgħu jinkoraġġixxu trasport urban iktar sostenibbli jinkludu:

— il-promozzjoni ta' densità akbar fi proġetti ta' żvilupp;

— il-promozzjoni ta' tipi ta' żvilupp urban kumpatti b'rotot qosra sas-servizzi ewlenin kollha;

— il-promozzjoni tal-iżvilupp jew l-espansjoni ta' bliet iżgħar jew ta' daqs medju minflok iktar żvilupp tal-bliet ewlenin li diġà huma kbar wisq;

— ir-restrizzjoni ta' iktar espansjoni tal-bliet fiż-żoni ħodor ta' madwar, u t-twaqqif ta' żoni ħodor fil-bliet u madwarhom, eċċ.;

— l-inkoraġġiment tal-forniment ta' faċilitajiet lokali iżgħar (ħwienet, skejjel, knejjes, sptarijiet, uffiċċji ċiviċi, eċċ.) b'żoni iżgħar li jkunu moqdija minnhom u l-iskoraġġiment ta' faċilitajiet ikbar u iktar imbiegħda b'żoni li jinqdew minnhom iktar imferrxin;

— l-inkoraġġiment ta' proġetti ta' żvilupp b'użu imħallat minflok is-segregazzjoni ta' funzjonijiet differenti f'żoni li huma aċċessibbli biss bil-karozza jew bit-trasport pubbliku;

— l-inkoraġġiment tan-nies biex jgħixu eqreb tal-post tax-xogħol jew ta' kwalunkwe destinazzjoni regolari tagħhom;

— l-inkoraġġiment tax-xogħol mid-dar billi jagħmlu użu sħiħ eżawrenti mill-internet;

— il-bdil ta' faċilitajiet ewlenin (pubbliċi jew privati) minn fejn jinsabu għal żoni li huma aċċessibbli faċilment bit-trasport pubbliku u r-restrizzjoni ta' spazji għall-parkeġġ għal karozzi f'dawn il-faċilitajiet jew li t-tariffi għall-użu tagħhom ikunu għoljin ħafna;

— l-inkoraġġiment tan-negozji biex l-operazzjonijiet tagħhom ikunu f'post konvenjenti għall-ħaddiema, il-fornituri u l-konsumaturi lokali u aċċessibbli bit-trasport pubbliku;

— l-inkoraġġiment tan-negozji biex isibu sorsi għall-provvisti tagħhom u għall-forza tax-xogħol tagħhom lokalment u biex iservu lis-swieq lokali, biex jevitaw il-bejgħ mill-bogħod u jtaffu l-konsegwenzi tal-globalizzazzjoni;

— l-internalizzazzjoni tal-ispejjeż esterni b'mod li jkun iġġustifikat teknikament.

3.2. Il-politiki tat-trasport li jistgħu jħeġġu trasport urban iktar sostenibbli jinkludu:

— il-promozzjoni ta' trasport pubbliku tajjeb, nadif, aċċessibbli u effiċjenti fl-użu tal-enerġija;

— l-allokazzjoni mill-ġdid ta' investimenti fit-toroq għal investimenti fit-trasport pubbliku;

— il-promozzjoni ta' rotot u passaġġi ddedikati għat-trasport pubbliku;

— ir-restrizzjoni tal-ispazju u l-ħin għal spazji għall-parkeġġ privati fiż-żoni ċentrali tal-bliet;

— il-promozzjoni ta' skemi għal persuni li jimxu, mogħdijiet għalihom u passaġġi għar-roti;

— il-promozzjoni ta' skemi ta' ġestjoni tal-mobilità;

— il-promozzjoni tat-tqajjim tal-koxjenza permezz ta' tagħrif dwar l-ivvjaġġar;

— il-promozzjoni ta' tariffi għall-użu tat-toroq;

— l-iżgurar li t-tassazzjoni tal-vetturi u tal-karburant tkun tinkludi l-esternalitajiet kollha li mezzi bħal dawn jimponu fuq is-soċjetà, inklużi l-emissjonijiet tal-karbonju u kull tniġġis ieħor;

— l-inkoraġġiment tal-awtoritajiet pubbliċi biex jistabbilixxu ruħhom f'żoni b'densità għolja ta' uffiċċji, biex iħeġġu lill-uffiċjali tagħhom jużaw it-trasport pubbliku biex imorru għax-xogħol u biex idaħħlu sistema ta' ħinijiet tax-xogħol flessibbli.

3.3. Madankollu, l-esperjenza turina li dawn il-politiki ma jistgħux jiġu introdotti waħda waħda. Huma effettivi u aċċettabbli politikament biss meta jiġu introdotti bħala parti minn strateġija komprensiva, li tintegra l-objettivi fl-użu tal-art u t-trasport, u jinvolvu bosta partijiet tas-settur pubbliku u ħafna entitajiet mis-settur privat.

3.4. Pereżempju, restrizzjonijiet fuq l-użu tat-trasport privat fil-bliet, bħar-restrizzjoni tal-ispazji għall-parkeġġ, tariffi fuq l-użu tat-toroq jew tariffi fuq l-użu tal-ispazji għall-parkeġġ, huma aċċettabbli u effettivi biss meta alternattivi ta' trasport pubbliku jkunu attraenti biżżejjed – jiġifieri nodfa, sikuri, frekwenti, affidabbli u mhux bi prezz għoli. Barra minn hekk iridu jitqiesu b'mod speċjali l-ħtiġijiet tal-anzjani, il-persuni b'diżabilitajiet u d-djar bi dħul baxx.

3.5. B'mod simili, l-inkoraġġiment tal-użu tar-rota jesiġi firxa ta' miżuri inkluż il-forniment ta' passaġġi ddedikati għaċ-ċiklisti, il-provvista ta' spazji għall-parkeġġ adegwati u sikuri kemm f'żoni pubbliċi kif ukoll privati, u l-ħolqien ta' inċentivi biex min ikun jista' juża r-rota minflok il-karozza, l-appoġġ ta' min iħaddem għall-ispejjeż tal-ivvjaġġar lejn u mix-xogħol, u l-iżvilupp ta' kultura li tiffavorixxi ċ-ċikliżmu.

3.6. B'hekk ukoll, l-inkoraġġiment ta' ħwienet lokali u faċilitajiet oħrajn jesiġi rekwiżiti xierqa fl-organizzazzjoni taż-żoni, kemm biex jiġu inkoraġġuti faċilitajiet lokali żgħar u biex jiġu skoraġġuti faċilitajiet imdaqqsa barra mill-belt li jkun aċċessibbli biss bil-karozza, politiki fiskali lokali li huma favorevoli, programmi ta' reġenerazzjoni urbana li jagħmlu l-faċilitajiet lokali żgħar iktar attraenti u ċentri lokali li jservu ta' katalisti għall-komunità.

3.7. Mhux faċli li jitwaqqfu u jinbidlu t-tendenzi li ddominaw l-evoluzzjoni tal-bliet u tat-trasport urban tul l-aħħar mitt sena. Ħafna mill-azzjonijiet li ttieħdu s'issa kienu fil-livell lokali u saru b'mod ifframmentat u mingħajr determinazzjoni. Kunflitti bejn korpi u livelli differenti tal-gvern xekklu l-progress. Iridu jingħeblu ħafna interessi kemm pubbliċi kif ukoll privati.

3.8. It-theddida li kulma jmur qed tikber tal-bidla fil-klima u l-fatt li l-kontribut tat-trasport għall-emissjonijiet globali tal-gassijiet b'effett ta' serra fl-Ewropa qed ikompli jiżdied, ifisser li dawn il-problemi għandhom urġenza dejjem iktar immedjata. Ma naffordjawx li nħallu l-inerzja attwali tkompli. Hija meħtieġa tranżizzjoni iktar mgħaġġla lejn tendenzi fit-trasport urban u fl-użu sostenibbli tal-art.

4. **Azzjoni fil-livell lokali u nazzjonali**

4.1. Ir-rwol ewlieni fil-livell lokali jrid ikun f'idejn l-awtoritajiet lokali tal-ippjanar li jaħdmu flimkien mal-awtoritajiet tat-trasport lokali u tal-awtostradi u korpi pubbliċi oħrajn. L-awtoritajiet tal-ippjanar iridu jistabbilixxu pjanijiet dwar l-użu tal-art li jiggwidaw il-mod kif jinħolqu ħolqiet bejn l-iżvilupp u t-trasport, b'mod li jippermetti li tendenzi fil-qasam tat-trasport isiru iktar sostenibbli biż-żmien (permezz tal-iżvilupp tas-sistemi ITS). L-awtoritajiet tat-trasport iridu jorbtu dawn il-miżuri tal-ippjanar ma' miżuri biex jiżguraw li s-sistemi tat-trasport pubbliku jkunu frekwenti, affidabbli u mhux bi prezz għoli sabiex joffru alternattiva aċċettabbli għat-trasport privat. Flimkien iridu joħolqu strateġiji integrati għat-trasport u l-użu sostenibbli tal-art. Il-korpi pubbliċi u l-kuntratturi ewlenin iridu jkunu involuti u għandhom iqisu bis-sħiħ l-impatt fuq it-trasport fl-istrateġiji futuri tagħhom.

4.2. Naturalment, jeħtieġ iż-żmien biex niżviluppaw mudell ta' trasport urban u ta' użu tal-art iktar sostenibbli. L-għan tal-istrateġiji integrati għandu jkun li jiżguraw li kull meta n-netwerks tat-trasport jiġu mmodifikati jew li jsir xi żvilupp fiżiku jew żvilupp mill-ġdid, kull pass suċċessiv jirrappreżenta progress fid-direzzjoni t-tajba. Xi bliet Ewropej diġà għamlu progress f'din id-direzzjoni u introduċew politiki innovattivi sinifikanti biex jippromovu iktar trasport sostenibbli. Iżda ġeneralment il-biċċa l-kbira tal-bliet għadhom lura minħabba n-nuqqas ta' setgħat u riżorsi finanzjarji u n-nuqqas ta' rieda politika u ta' fehim suffiċjenti u appoġġ miċ-ċittadini. Barra minn hekk iħossuhom taħt pressjoni biex jikkompetu u jiġbdu żvilupp ġdid tat-tip li mhuwiex sostenibbli. Huwa meħtieġ approċċ ġdid ta' kooperazzjoni biex jinħoloq mudell għall-belt tal-futur kumpatta, sostenibbli u iktar poliċentrika. Il-moviment favur din il-bidla fil-bliet jeħtieġ l-appoġġ u l-inkoraġġiment.

4.3. Il-gvernijiet nazzjonali (u reġjonali) jaqdu rwol ewlieni fl-inkoraġġiment u t-twettiq tal-azzjonijiet ġusti fil-livell lokali. Il-gvernijiet nazzjonali xi kultant ikollhom jirristrutturaw il-korpi u l-istituzzjonijiet lokali jew jistabbilixxu mill-ġdid il-limiti tagħhom sabiex jiffaċilitaw il-ħolqien ta' strateġiji li huma tabilħaq integrati. Jista' jagħti l-każ li jitolbu jew jinkoraġġixxu lill-korpi u t-taqsimiet governattivi lokali differenti involuti biex jaħdmu flimkien bħala msieħba għall-iżvilupp ta' strateġiji integrati. Jista' jkun li jkollhom jipprovdu inċentivi, jikkonsolidaw l-għarfien u l-esperjenza u jiżguraw koordinazzjoni ta' politika fil-livelli kollha.

4.4. Il-gvernijiet nazzjonali s-soltu huma responsabbli għall-qafas statutorju bażiku għat-tfassil ta' pjanijiet dwar l-użu tal-art, u għar-regolazzjoni ta' proġetti ta' żvilupp ġodda, u jipprovdu l-mezzi li permezz tagħhom l-awtoritajiet lokali jistgħu jirregolaw dawn il-proġetti b'mod li jappoġġjaw strateġija integrata.

4.5. Il-gvernijiet nazzjonali s-soltu huma responsabbli għat-twaqqif ta' qafas finanzjarju bażiku għat-tħaddim ta' impriżi tat-trasport pubbliku, u ta' sikwit ikollhom bżonn jipprovdu sorsi ta' fondi għal uħud mill-ikbar investimenti li jkunu meħtieġa. Huma jikkontrollaw ukoll l-oqfsa fiskali u l-forom ta' tassazzjoni, it-tariffi u s-sussidji li jkollhom impatt kruċjali fuq id-deċiżjonijiet individwali u kollettivi dwar l-użu tal-art, l-iżvilupp u t-trasport.

4.6. U fuq kollox il-gvernijiet nazzjonali jaqdu rwol ewlieni fit-tqajjim tal-koxjenza fost il-pubbliku dwar il-perikli tat-theddida tal-bidla fil-klima u t-tnaqqis tar-riżorsi, u dwar il-ħtieġa għal azzjoni iktar urġenti u qawwija sabiex jinbidlu x-xejriet fil-qasam tat-trasport u l-ivvjaġġar. Naraw ħtieġa li l-gvernijiet kollha fl-Ewropa jiżviluppaw strateġiji komprensivi jew oqfsa għall-integrazzjoni tal-użu tal-art u t-trasport fil-bliet tagħhom.

5. **Azzjoni fil-livell Ewropew**

5.1. S'issa l-politika u l-azzjoni Ewropea fil-qasam tat-trasport kienu kkonċentrati fuq il-ħolqien u l-espansjoni ta' netwerks tat-trasport ewlenin li jgħaqqdu l-partijiet differenti tal-Ewropa tal-art. Il-fondi reġjonali u ta' koeżjoni qdew rwol ewlieni fl-iżvilupp ta' dawn in-netwerks, partikularment l-espansjoni tan-netwerks ewlenin tat-toroq. B'dan il-mod l-influwenza Ewropea kellha t-tendenza li tħeġġeġ iktar espansjoni u dispersjoni ta' ħafna mill-bliet Ewropej ewlenin, bir-riżultat li l-evoluzzjoni lejn mudell ta' trasport urban u ta' użu iktar sostenibbli tal-art saret iktar diffiċli.

5.2. Reċentement il-Kummissjoni impenjat ruħha biex tippromovi xejriet iktar sostenibbli ta' trasport uban. Identifikat ħafna mill-kwistjonijiet ewlenin fil-Green Paper dwar it-Trasport Urban u fir-rapport tekniku dwar pjanijiet għat-trasport urban sostenibbli li ġie miegħu. L-UE pprovdiet fondi ta' investiment permezz tal-Fondi Strutturali u ta' Koeżjoni u permezz tal-Bank Ewropew tal-Investiment. L-UE inkoraġġiet l-iskambju tal-aqwa prattika, u offriet appoġġ żgħir fil-forma ta' għotjiet għal proġetti ta' riċerka, żvilupp u dimostrazzjoni, pereżempju taħt il-programm CIVITAS. Dawn kienu attivitajiet utli, u jistgħu jitkomplew u jiġu estiżi b'mod utli. Iżda fl-ebda mod ma huma trasformattivi.

5.3. L-isfidi l-ġodda tal-bidla fil-klima u l-ħtieġa urġenti li tittieħed azzjoni fl-oqsma kollha sabiex jiġu limitati l-emissjonijiet tas-CO_2 issa juru li hemm ħtieġa dejjem iktar għal sforz Ewropew kollettiv ġdid. Hija biss inizjattiva Ewropea ewlenija li tista' tagħti dik is-spinta sabiex jitħaffef il-proċess tat-trasformazzjoni għal trasport u użu tal-art sostenibbli u iktar ikkoordinati għall-ġejjieni.

5.4. Naturalment l-UE għandha kompetenza limitata f'dan il-qasam, u l-applikazzjoni tal-prinċipju tas-sussidjarjetà ifisser li ħafna mir-responsabbiltajiet primarji għall-ippjanar tat-trasport lokali u tal-użu tal-art ser jibqgħu fil-livell lokali u nazzjonali. Madankollu, il-Kumitat jemmen li hemm spazju għal tisħiħ sinifikanti fl-attività Ewropea sabiex titheġġeġ l-azzjoni fil-livell lokali u nazzjonali, u b'mod partikulari fid-dawl tar-rwol ta' tmexxija li għandha l-Ewropa fil-ġlieda kontra l-bidla fil-klima u l-promozzjoni tat-tnaqqis tal-emissjonijiet tal-karbonju.

5.5. **Il-Kumitat jappoġġja r-rakkomandazzjonijiet reċenti tal-Parlament Ewropew u l-Kumitat tar-Reġjuni għall-iżvilupp ta' rwol Ewropew f'dan il-qasam. Il-Kumitat jirrakkomanda li l-Kummissjoni tadotta approċċ li jista' jinqasam f'ħames fergħat fi Pjan ta' Azzjoni ġdid:**

5.6. *A. L-implimentazzjoni ta' sforz ewlieni ġdid tar-riċerka dwar l-interazzjonijiet bejn it-trasport urban u l-użu tal-art*

Teżisti tradizzjoni twila u rinomata ta' proġetti tar-riċerka dwar l-interazzjoni bejn it-trasport urban u l-użu tal-art fir-Raba' u l-Ħames Programmi Qafas tar-Riċerka u l-Iżvilupp Teknoloġiku (RTD) tal-UE (kif inhu ddokumentat, pereżempju fi "Marshall and Banister, eds.: *Land Use and Transport: European Research: Towards Integrated Policies*. London/Amsterdam: Elseviers, 2007"). Din it-tradizzjoni ta' riċerka waqfet mas-Sitt u s-Seba' Programmi Qafas tal-RTD. Il-bidla fil-klima u l-iskarsezza possibbli tal-enerġija fil-futur huma sfidi ġodda għall-ippjanar urban u jesiġu riċerka mmirata lejn il-politika sabiex dawk li jieħdu d-deċiżjonijiet ikollhom informazzjoni affidabbli dwar l-impatti li aktarx iġibu magħhom strateġiji integrati potenzjali, sabiex ikunu jistgħu jiffaċċjaw l-ispejjeż li qed jiżdiedu tal-enerġija u sabiex jintlaħqu l-objettivi tal-UE fir-rigward tal-emissjonijiet tal-gassijiet b'effett ta' serra. Għalhekk huwa neċessarju li jiġu riveduti u aġġornati r-riżultati ta' studji li saru fid-dawl ta' dawn il-kundizzjonijiet li possibbilment ser ikunu differenti ħafna. Dawn il-kwistjonijiet ta' politika li ġejjin jesiġu investigazzjoni urġenti:

— *L-adattament għall-bidla fil-klima*: Liema kombinazzjonijiet ta' politiki dwar it-trasport u l-użu tal-art huma neċessarji u fattibbli sabiex jitnaqqsu r-riskji previsti tal-bidla fil-klima, pereżempju għargħar, valangi, żieda kbira fil-maltempati, mewġiet ta' sħana, eċċ.?

— *It-tnaqqis tal-effetti tal-bidla fil-klima*: Liema huma l-kombinazzjonijiet ta' politiki dwar it-trasport u l-użu tal-art li l-iktar huma mistennija li jagħtu l-kontribut mixtieq tas-settur tat-trasport lejn l-objettivi tal-emissjonijiet tal-gassijiet b'effett ta' serra tal-UE u tal-Istati Membri għall-2020 u l-2050 b'impatti negattivi minimi f'termini ta' spejjeż għall-ekonomija u piżijiet fuq l-ugwaljanza soċjali u l-kwalità tal-ħajja?

— *L-aċċess għal servizzi bażiċi u l-ħajja soċjali*: Liema kombinazzjonijiet ta' politiki dwar it-trasport u l-użu tal-art huma l-aqwa biex jintlaħqu l-istandards minimi ta' aċċess permezz tat-trasport pubbliku għal servizzi bażiċi (saħħa, ħwienet, edukazzjoni) u għall-ħajja soċjali (inkluż b'mod partikulari l-ħtiġijiet tal-anzjani, il-persuni b'diżabilitajiet u d-djar bi dħul baxx) fid-dawl tat-tixjiħ u t-tnaqqis tal-popolazzjoni u l-prezzijiet għoljin tal-enerġija?

5.7. *B. L-iżvilupp ta' grupp ta' indikaturi fejn hemm ftehim komuni li juru kemm sar progress f'żona urbana partikulari fid-direzzjoni tat-trasport sostenibbli.*

Dawn l-indikaturi jistgħu pereżempju jinkludu l-proporzjon ta' vjaġġi li jsiru b'mezzi sostenibbli (bil-mixi, bir-rota jew bit-trasport pubbliku) minflok bit-trasport privat. Jistgħu jinkludu wkoll data dwar id-daqs taż-żoni li jinqdew mill-faċilitajiet kollha (skejjel, sptarijiet, uffiċċji pubbliċi, ċentri tal-ħwienet) u kif biż-żmien dawn jistgħu jitnaqqsu billi jiġu inkoraġġuti faċilitajiet iżgħar u iktar lokali, bl-appoġġ ta' taqsimiet deċentralizzati tas-servizzi pubbliċi, li jnaqqsu t-tul tal-vjaġġi biex tasal għalihom.

5.8. *C. It-tnedija ta' reviżjoni madwar l-Ewropa kollha tal-prattika attwali fil-qasam tat-trasport urban u l-użu tal-art.*

L-objettiv ewlieni għandhu jkun li jiġu identifikati s-sistemi istituzzjonali, leġiżlattivi u finanzjarji li huma l-iktar ta' għajnuna għat-transizzjoni għal trasport u użu tal-art sostenibbli. Ir-reviżjoni tista' tkopri b'mod partikulari wħud mill-ideat l-iktar ġodda u kontroversjali, bħal:

— sistemi għall-ipprezzar tat-toroq u għal tariffi għal spazji għall-parkeġġ jew ir-restrizzjoni tagħhom fiċ-ċentri urbani

— sistemi għall-iffinanzjar tal-iżvilupp ta' sistemi tat-trasport pubbliku sodisfaċenti u s-sostenn tal-operazzjonijiet tiegħu

— sistemi li jesiġu li żviluppaturi ta' faċilitajiet ewlenin ta' aċċess pubbliku jipprovdu infrastruttura adegwata għas-sistemi tat-trasport pubbliku u jirrestrinġu l-forniment ta' spazji għall-parkeġġ għal vetturi privati

— sistemi li jesiġu li żviluppaturi pubbliċi u privati jqisu l-impatti fuq it-trasport meta jippreparaw il-pjanijiet tagħhom għall-futur, u anke forsi fil-każ tat-tassazzjoni ta' żviluppaturi u operaturi ta' faċilitajiet kbar għall-impatti addizzjonali fir-rigward l-ivvjaġġar u l-karbonju li d-deċiżjonijiet tagħhom jimponu fuq il-komunitajiet tagħhom.

5.9. *D. L-iżvilupp ta' qafas Ewropew għal trasport urban u użu tal-art sostenibbli.*

Dan il-qafas jista' jinkludi:

— Linji gwida għall-istrateġiji nazzjonali tal-Istati Membri għall-promozzjoni ta' trasport urban u użu tal-art sostenibbli. Kull strateġija nazzjonali għandha tati mandat lill-awtoritajiet lokali tal-ippjanar, tat-trasport u tal-awtostradi (u korpi pubbliċi oħrajn rilevanti) sabiex jaħdmu flimkien biex ifasslu pjanijiet lokali tal-użu tal-art u t-trasport sostenibbli għal kull belt u żona urbana ewlenija.

— Linji gwida dwar prattika tajba u t-tfassil ta' punti ta' riferiment fl-iżvilupp ta' strateġiji lokali, inklużi arranġamenti għal konsultrazzjoni sistematika u estensiva mal-pubbliku u mal-partijiet interessati kollha involuti sabiex titqajjem koxjenza pubblika qawwija dwar il-bidliet meħtieġ u jintlaħaq kunsens kemm jista' jkun b'saħħtu dwar kif għandna nimxu 'l quddiem.

— Indikaturi għall-kejl tal-progress lejn is-sostenibbiltà, u għall-evalwazzjoni tal-kontribut li qed isir minn bliet u reġjuni differenti lejn it-tnaqqis tal-emissjonijiet tal-karbonju permezz ta' pjanijiet iktar sostenibbli.

— Dispożizzjonijiet sabiex jingħata appoġġ finanzjarju fil-livell Ewropew jew nazzjonali għall-investimenti meħtieġa sabiex biż-żmien jiġu implimentati l-istrateġiji. Il-programm CIVITAS appoġġja bosta inizjattivi eċċellenti u fil-fehma tal-Kumitat jeħtieġ li dan il-programm jikber.

5.10. *E. Ir-reviżjoni tal-leġiżlazzjoni u l-programmi ta' nfiq Ewropej oħra li jaffettwaw it-trasport u l-użu tal-art.*

Ħafna mill-infiq Ewropew fil-qasam tat-trasport kien dirett lejn l-espansjoni tal-infrastruttura tat-toroq, tal-ferroviji u tal-ajru fl-interessi tat-tkabbir ekonomiku b'evalwazzjoni limitata tal-impatt fuq l-emissjonijiet tal-karbonju u s-sostenibbiltà. Issa jkun xieraq li nevalwaw mill-ġdid il-bilanċ ta' dawn il-programmi, sabiex nintroduċu evalwazzjoni sistematika tal-impatt tal-karbonju ta' dawn l-investimenti, u biex norjentaw mill-ġdid il-programmi sabiex jappoġġjaw iktar it-trasport pubbliku, in-netwerks ferrovjarji u t-trasport urban sostenibbli u jikkonċentraw inqas fuq il-promozzjoni ta' aktar espansjoni tat-traffiku fuq distanzi kbar li joħolqu ħafna emissjonijiet tal-karbonju.

Brussell, is-16 ta' Lulju 2009.

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