

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei — Plan de acțiune privind logistica transportului de marfă

COM(2007) 607 final

(2008/C 224/10)

La 18 octombrie 2007, în conformitate cu articolul 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Comisia Europeană a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Comunicarea Comisiei — Plan de acțiune privind logistica transportului de marfă.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 8 mai 2008. Raportor: dl Retureau.

În cea de-a 445-a sesiune plenară, care a avut loc la 28 și 29 mai 2008 (ședința din 29 mai), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 99 voturi pentru, 0 voturi împotriva și 1 abținere.

1. Concluzii și recomandări

1.1 Comitetul salută planul de acțiune propus de Comisie și dorește să fie consultat în legătură cu raportul intermediar prevăzut pentru 2010, pentru a constata progresele realizate și eventualele probleme care subzistă.

1.2 CESE împărtășește punctul de vedere conform căruia terminalele intermodale, inclusiv porturile și aeroporturile, pot profita de pe urma efectuării unor analize comparative (*benchmarking*) specifice, în strânsă cooperare cu lumea întreprinderilor. Prin utilizarea unor valori generice la nivel european, care permit însă explicitări la nivel local, se poate face o diferențiere riguroasă a valorilor de referință din analizele comparative, date fiind diversele caracteristici ale terminalelor terestre, porturilor maritime, aeroporturilor și porturilor de pe apele interioare.

1.3 Fixarea prețului de transport în funcție de diferitele tipuri de transport nu reflectă, în general, impactul real al acestora asupra infrastructurii, mediului, eficienței energetice, și nici costurile sociale, în sens restrâns, costurile pentru societate, în sens larg, precum și costurile teritoriale.

1.4 Instrumentele de comparație și de evaluare care pot fi luate în considerare pentru *benchmarking* trebuie să poată compara lanțurile de transport din perspectiva caracterului lor durabil, în vederea facilitării punerii în aplicare a unui mecanism echilibrat de stabilire a prețurilor și a elaborării unui sistem de reglare care să determine alegerea modalităților de transport mai eficiente și mai durabile, în funcție de natura mărfurilor transportate și a modalităților de transport disponibile.

1.5 Creșterea eficienței logisticii de transport, care să răspundă nevoilor utilizatorilor și întregii societăți, trebuie, în mod inevitabil, să fie cuplată cu dezvoltarea considerabilă a implementării rapide a noilor tehnologii de vârf existente și a noilor cercetări, precum și cu un efort permanent de formare și calificare a personalului și o îmbunătățire a condițiilor de muncă. În același timp, este necesar să fie optimizată utilizarea infrastructurilor existente, să fie valorificate resursele umane, materiale și financiare investite în transporturi și logistică. De asemenea, trebuie promovată revalorizarea meseriilor și trebuie mărit gradul lor de atractivitate. De asemenea, este neapărată

nevoie de noi investiții, în vederea accelerării integrării noilor state membre și a facilitării politicii euromediteraneene și a politicii de vecinătate. Trebuie evaluate, de asemenea, perspectivele pe termen lung în ce privește evoluția cererii, pentru angajarea cheltuielilor de investiții care vor fi amortizate pe termen foarte lung.

1.6 Este necesară întărirea securității și siguranței rutiere, mai ales în zonele de frontieră în raport cu state terțe.

1.7 Coasta maritimă a UE s-a extins, ea include acum Marea Baltică și Marea Neagră și este conectată la marea axă a Dunării, care trebuie revitalizată. Europa dispune de platforme portuare prin care tranzitează 90 % din comerțul cu țările terțe și 40 % din comerțul între statele membre ale Uniunii. Activitățile logistice cunosc o dezvoltare importantă. Cu toate acestea, sunt necesare numeroase îmbunătățiri. În mod special, trebuie modernizate căile de acces terestre, astfel încât să existe o mai mare posibilitate de alegere între modalitățile de transport și să se recurgă în mod mai regulat la tehnicile intermodale. De asemenea, tehnicile și organizarea transbordărilor trebuie îmbunătățite. În plus, trebuie găsit un echilibru mai bun între diferitele locuri unde sunt amplasate porturile și o mai bună complementaritate între acestea și platformele terestre.

1.8 Comitetul susține utilizarea de noi tehnologii, cercetarea aplicată privind toate aspectele perfectibile ale diferitelor modalități (infrastructuri, utilaje de transport și manipulare, organizare și condiții de muncă etc.), contribuția voluntară la elaborarea normelor tehnice și a normelor de comunicare și mesagerie, în vederea dezvoltării comodalității și fluidizării traficului, precum și o mai bună „cuplare” între, pe de o parte, creșterea producției și a tranzacțiilor și, pe de altă parte, creșterea transporturilor, care nu pot decât să se dezvolte. În acest sens, o mai mare eficiență a lanțurilor logistice reprezintă un factor esențial.

1.9 Trebuie continuată cercetarea motoarelor și a eficienței lor energetice, a carburanților nefosili, atât în legătură cu autoturismele, cât și cu autovehiculele destinate transportului public de călători și transportului de mărfuri.

1.10 Logistica transportului urban are nevoie de măsuri urgente și de eforturi mai susținute pentru a împiedica gătuirea progresivă a economiei marilor orașe și pierderi considerabile de

eficiență datorate timpului irosit în blocaje, caracteristici neproductive și poluante pentru locuitori și întreprinderi. În mediul urban este necesară o abordare globală, care să țină cont de nevoile individuale și colective în transportul de persoane și mărfuri, în vederea unei mai bune utilizări a drumurilor publice și a inversării tendinței locuitorilor și a numeroaselor activități de deplasare către periferiile acaparatoare ale orașelor și către zonele de locuit îndepărtate.

1.11 Caracterul durabil, eficiența energetică și intermodalitatea se află în centrul acestui plan, iar calendarul prevăzut subliniază urgența politicii care trebuie urmată. Propunerile Comisiei favorizează cooperarea și dialogul în dauna constrângerilor. Trebuie demonstrat că aceasta reprezintă o opțiune viabilă. Succesul său va depinde de factorii din domeniul transporturilor și de capacitatea lor de adaptare la aceste exigențe exprimate în mod clar de societatea civilă.

2. Propunerile Comisiei

2.1 Introducere

2.1.1 La 28 iunie 2006, Comisia a publicat o comunicare cu titlul: *Logistica transportului de marfă în Europa, cheia mobilității durabile* ⁽¹⁾. Această comunicare arăta rolul logisticii în asigurarea unor transporturi mai durabile, mai puțin poluante și care țin cont cu adevărat de mediu și trebuia să fie urmată de consultări pentru elaborarea unui plan european de acțiune privind logistica transportului de marfă ⁽²⁾, publicat la 18 octombrie 2007.

2.1.2 Comisia dorea să introducă componenta logistică în politica de transporturi a UE, în scopul reducerii blocajelor recurente și a consumului de energie, al exploatarei optime a co/multi-modalității infrastructurii și mijloacelor de transport, al protecției mediului și limitării daunelor provocate acestuia, al promovării formării profesionale permanente a personalului.

2.1.3 Comitetul este consultat pentru a elabora un aviz pe această temă, care cuprinde obiectivele ce trebuie să fie atinse, un calendar de acțiuni și care utilizează noile tehnologii ale informației destinate să întărească eficiența logisticii transportului obiectelor (obiecte individualizate, pachete, containere). Sunt prevăzute, de asemenea, un sistem de certificare pe bază voluntară pentru personalul din sectorul logisticii și garantarea calificărilor și instruirilor necesare pentru exercitarea profesiei, pentru a facilita mobilitatea acestor persoane.

2.1.4 Cu toate acestea, deja în 2006 Comisia sublinia că, în lipsa unor statistici adecvate, piața europeană din domeniul logisticii este dificil de evaluat. În general, se consideră că logistica reprezintă 10 până la 15 % din costurile produselor transportate.

2.1.5 În comunicarea sa, Comisia propunea crearea unui cadru european pentru logistica transportului de marfă, iar atenția era concentrată pe domenii diferite. Planul de acțiune

clarifică lucrurile și fixează termene de realizare cuprinse între 2008 și 2012. Cu alte cuvinte, termene foarte scurte:

- identificarea punctelor de strângere a traficului și eliminarea acestora;
- folosirea tehnologiei avansate din domeniul informațiilor și comunicării (TIC), mai ales pentru reperare și urmărire (*tracking and tracing*) cu ajutorul sistemului Galileo, al sistemului de identificare și urmărire a navelor de la mare distanță (LRIT), al serviciilor de informații fluviale (RIS — *River Information Services*), al sistemelor de identificare automată (AIS), al Sistemului european de schimb de informații maritime SafeSeaNet și al aplicațiilor telematice din transportul feroviar (TAF) și al logisticii sale integrate (ERMTS); introducerea tehnologiilor „inteligente”, precum dezvoltarea și standardizarea dispozitivelor de identificare cu ajutorul frecvențelor radio (RFID) ⁽³⁾;
- standarde universale de mesagerie și comunicații;
- cercetarea (al 7-lea program-cadru);
- interoperabilitatea și interconectivitatea;
- formarea personalului calificat în domeniul logistic;
- evaluare comparativă europeană, dar indicatorii și metodologia mai trebuie definite;
- politica în domeniul infrastructurii (întreținerea celei existente și utilizarea ei optimă, eventuale investiții noi, mai ales în tehnologiile de vârf);
- calitatea performanțelor prin dialog social, cooperare și reglementare adecvate;
- promovarea și simplificarea rețelelor multimodale și reglementări de încărcare corespunzătoare.

2.1.6 Planul de acțiune publicat în 2007 constă în încadrarea acțiunilor menționate mai sus într-un program de obiective mai amănunțite, însoțit de un calendar al realizării lor.

2.1.7 În Comunicarea sa ⁽⁴⁾ *Pentru o Europă în mișcare — mobilitate durabilă pentru continentul nostru*, publicată în cadrul evaluării intermediare și în același timp cu actualizarea Cărții albe privind transporturile din 2001 ⁽⁵⁾, Comisia insistă pe conceptul „mobilității inteligente”, care cuprinde logistica transporturilor și sistemele de transport inteligente (ITS), și revine, de altfel, în mod special asupra acestei teme în planul de acțiune.

2.2 Transportul electronic de marfă și sistemele de transport inteligente (ITS)

2.2.1 Utilizarea generalizată a TIC prezente și viitoare poate îmbunătăți profund logistica transportului de marfă, dar pune încă probleme ce se cer rezolvate, precum standardizarea, competențele utilizatorilor, obstacolele normative sau de altă natură din calea dematerializării documentelor, securitatea datelor și protecția vieții private.

⁽³⁾ A se vedea Avizul exploratoriu pe tema *identificarea prin frecvențe radio (RFID)* (raportor dl Morgan), JO C 256, 27.10.2007, pp. 66-72 și lucrările Conferinței de la Lisabona din 15 și 16 noiembrie 2007 (site-ul Președinției portugheze).

⁽⁴⁾ COM(2006) 314 final din 22.6.2006.

⁽⁵⁾ A se vedea avizele respective ale Comitetului privind Cartea albă COM(2001) 370 din 12.9.2001 „Politica europeană a transporturilor în perspectiva anului 2010: momentul hotărâtor” și evaluarea intermediară COM(2006) 314 din 22.6.2006 „Pentru o Europă în mișcare — Mobilitate durabilă pentru continentul nostru — Evaluare intermediară a Cărții albe”.

⁽¹⁾ COM(2006) 336 final.

⁽²⁾ COM(2007) 607 final.

2.2.2 Conceptul de „transport electronic de marfă” va duce în cele din urmă la un „internet al obiectelor” (încărcăturile: obiecte unice, colete și pachete, fiecare dintre aceste componente putând fi individualizată, numită și identificată printr-o „etichetă inteligentă” pasivă sau activă, care poate fi citită cu ajutorul unui aparat bazat pe tehnologia radiofrecvenței — RF); acest nou internet al obiectelor va permite automatizarea și simplificarea transferului de date referitoare la încărcături (amplasare geografică, informații cu privire la caracteristici și volum, comunicații, informații vamale și de altă natură). Sistemele existente trebuie exploatate din perspectiva concretizării acestei noi ramuri a internetului, care este bazată pe identificarea obiectelor.

2.2.3 Comisia a programat pentru 2008 un mare proiect de cercetare, pe baza unei foi de parcurs pentru implementarea ITS și a tehnologiilor privind logistica transporturilor.

2.3 Perspective

2.3.1 Prin creșterea eficienței, planul urmărește să contribuie la rezolvarea unor probleme precum congestia, poluarea, zgomotul, emisiile de CO₂ și dependența de combustibilii fosili. Aceste acțiuni trebuie însoțite de lucrări pe termen lung, întreprinse în colaborare cu statele membre, în vederea creării unei baze comune pentru investiții în viitoarele sisteme de transport de marfă.

2.3.2 În 2010, Comisia Europeană va prezenta un raport privind progresele înregistrate cu privire la punerea în aplicare a planului de acțiune.

3. Observații generale

3.1 Extinderea UE, globalizarea tot mai mare a schimburilor comerciale, emergența noilor puteri economice (nu doar China), procesele de delocalizare reprezintă factori puternici de dezvoltare a schimburilor. Acestea cresc mai repede decât producția. În Cartea albă a Comisiei din 2001 se preconizează o decuplare a creșterii transporturilor de creșterea economică. Trebuie reluat rapid procesul de reflecție pe această temă, pentru revizuire și pentru a restabili cel puțin o „cuplare” paralelă. În cadrul Cărții albe revizuite în 2006 ⁽⁶⁾, prin combinarea logistică a diferitelor modalități și a diverșilor factori (organizatori de fluxuri de transport, transportatori, utilizatori, autorități naționale, comunitare, internaționale) și prin utilizarea noilor tehnologii ale informației, de ambalare și de manevrare se poate contribui în mod determinant la raționalizarea transportului de marfă și la o mai mare eficiență a acestuia.

3.2 Rețelele logistice de anvergură mondială impun ca legăturile dintre sistemele modalităților de transport, atât cele fizice, cât și cele electronice, să fie complet integrate, pentru a putea utiliza cel mai eficient mod sau cea mai eficientă combinație de

modalități, pentru îmbunătățirea logisticii, stabilind drept obiectiv realizarea „simultană” a unei eficiențe triple: din punct de vedere economic, social și ambiental (inclusiv de natură să reducă cheltuielile energetice).

3.3 Planificarea transporturilor impune, în cea mai mare parte a cazurilor, termene lungi și colaborarea a numeroși participanți. Investițiile în infrastructura de transport și în platformele logistice se fac pentru perioade foarte lungi și sunt foarte scumpe (mai ales porturile maritime și cele pe ape interioare sau aeroporturile, dar și „porturile seci” și șantierele de transport combinate). Or, tocmai aceste platforme sunt cele care pun cele mai multe probleme și pentru acestea trebuie găsite soluții rapide, fiabile și durabile. În consecință, Comitetul consideră că trebuie început cu optimizarea utilizării infrastructurii existente, în legătură cu care schimbul de informații și de experiențe se poate dovedi foarte fructuos. Dar valorificarea a ceea ce există deja și apelul la tehnologiile avansate nu sunt suficiente. O programare a noilor investiții pe termen mediu și lung este indispensabilă.

3.4 Crearea unor noi infrastructuri durabile ar trebui să intervină în funcție de necesitățile pe termen foarte lung și atunci când nu există o alternativă la comodalitate, de exemplu împreună cu alte infrastructuri existente. De exemplu, transportul combinat rutier-feroviar poate constitui alternativa la extinderea rețelei rutiere existente sau la construirea a noi drumuri. Programarea pe care aceasta o presupune trebuie să-i atragă pe toți actorii implicați în lanțul logistic: autorități comunitare, autorități publice naționale și regionale, producători, distribuitori și expeditori, operatori logistici și transportatori, parteneri sociali. Populația respectivă trebuie să fie atrasă în dezbateri prealabile și consultări diverse în legătură cu aceste subiecte, iar opiniile lor trebuie luate serios în seamă.

3.5 Această programare trebuie să conducă la parteneriate durabile, care să permită asigurarea viabilității pe termen lung (pe plan economic, ecologic și social) a infrastructurilor. Programarea ar trebui să fie compatibilă cu Schema de Dezvoltare a Spațiului Comunitar (SDSC), prin aceasta contribuindu-se la structurarea îmbunătățită și coordonată și la garantarea longevității investițiilor în transporturi, a activităților industriale, comerciale și a programelor de amenajare a regiunilor și zonelor urbane. Astfel, vor fi evitate, pe de o parte, în special destrămarea platformelor logistice, delocalizările grăbite și costisitoare, congestia anumitor axe și zone și, pe de altă parte, izolarea altor zone din cauza absenței sau mediocrității legăturilor.

3.6 În ce privește noile norme pentru unitățile de încărcare, este de la sine înțeles că acestea trebuie să faciliteze eventualele transbordări din punctul de vedere al greutății maxime manipulabile și al gabaritului. Cu toate acestea, din cauza problemelor legate de faptul că drumurile sunt aproape exclusiv rezervate transportului terestru de marfă, aceste norme nu trebuie să conducă la supraîncărcare, aspect care ar avea drept consecințe degradarea infrastructurii și reducerea și mai accentuată a siguranței transportului rutier. Normele trebuie să favorizeze comodalitatea.

⁽⁶⁾ Pentru o Europă în mișcare — Mobilitate durabilă pentru continentul nostru — Evaluare intermediară a Cărții albe privind transportul a Comisiei Europene din 2001, COM(2006) 314 final, 22 iunie 2006.

3.7 Referitor la propunerea din 2003 privind o nouă unitate intermodală voluntară de încărcare, Comitetul reamintește, pe scurt, că a combina două unități de încărcare având dimensiuni diferite reprezintă un coșmar logistic. Reunirea a două obstacole (dimensiuni fixe ale dispozitivelor de fixare a containerelor la bord și nesiguranța privind răspunderea pentru costurile acestui sistem) a dus deja la constatarea că sistemul nu va fi folosit.

4. Observații speciale

4.1 Comitetul dorește foarte mult să fie consultat în legătură cu raportul pe care Comisia îl va elabora în 2010 despre progresele planului și cu eventualele probleme pe care le-ar genera punerea sa în aplicare.

4.2 Internetul obiectelor va constitui în mod cert un mijloc de îmbunătățire a eficienței logistice în transporturi, precum și a serviciilor pentru clienți. Cu toate acestea, pe baza experienței internetului clasic, Comitetul își pune întrebări cu privire la procedurile și instrumentele de monitorizare a atribuirii denumirilor; din rațiuni istorice, internetul numelor este monitorizat, în ultimă instanță, de ministerul federal al comerțului din Statele Unite (US Department of Commerce). Comitetul sprijină ideea unei alternative europene în numirea și gestionarea bazelor de date, precum și în formularea normelor tehnice.

4.2.1 Comitetul salută includerea de către Comisie a dezvoltării logistice în Agenda de la Lisabona reînnoită pentru creștere economică și locuri de muncă. Cu toate acestea, pe baza experiențelor trecute, Comitetul invită Comisia să recupereze întârzierile acumulate în implementarea noilor tehnologii, mai ales în ce privește Galileo.

4.3 În opinia Comitetului, internetul obiectelor ar trebui, ținând cont de importanța economică și de caracterul preponderent intraregional al schimburilor comerciale, să se bazeze pe multipolaritate (de exemplu, instituții regionale sau subregionale de atribuire a denumirilor) și să nu fie pus, în ultimă instanță, sub controlul unei autorități unice și, pe deasupra, din afara UE.

4.4 Trebuie ridicate în mod clar și problemele protecției vieții private și a confidențialității afacerilor, în legătură cu diversificarea instrumentelor de informare create pentru identificarea conținutului încărcăturilor, pentru a evita mai ales divulgarea de informații către organizații infracționale, în special în statele terțe (cu consecințele de natură vamală și de asigurări pe care acest lucru le presupune), monitorizarea încărcăturii și identificarea expeditorilor, intermediarilor și destinatarilor ei, în contextul promovării sistemelor de transport inteligente (ITS) și a tehnologiilor informației, asociate acestora.

4.5 Acest aspect va fi valabil în special în cazul logisticii fine, proprie comerțului electronic.

4.6 Comitetul salută intenția Comisiei de a moderniza profesiile din domeniul logisticii, printr-un sistem de definiții și certificare a operatorilor și solicită ca acest sistem să conțină o înaltă valoare adăugată.

4.7 Comitetul salută, de asemenea, propunerea Comisiei de a elabora, împreună cu partenerii sociali, norme de calificare și formare. În acest context, Comitetul își exprimă speranța că perioadele de calificare și instruire profesională vor avea caracter continuu și vor integra treptat progresele cognitive. De asemenea, este salutar faptul că Comisia urmărește să contribuie la o recunoaștere reciprocă a acestor certificate voluntare.

4.8 Este indispensabilă îmbunătățirea performanțelor logistice, prin folosirea crescândă a noilor tehnologii, prin simplificare administrativă, schimburi de experiență, dezvoltarea calificărilor, a formării profesionale și a comodalității. Comitetul ține însă să sublinieze că aceste progrese vor putea fi fructificate doar dacă — după cum preconiza Comisia în Cartea sa albă din 2001 — sectorul transporturilor și al logisticii va face obiectul unei reechilibrări intra- și intermodale și unei concurențe reglementate, fapt care implică o relativă reevaluare a prețurilor transportului și o reală armonizare a condițiilor de concurență intramodală și intermodală, chiar în interiorul UE.

Bruxelles, 29 mai 2008

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Dimitris DIMITRIADIS