

**Avizul Comitetului Regiunilor privind Cartea verde TEN-T: Reexaminarea politicilor**

(2010/C 79/05)

## COMITETUL REGIUNILOR

- face apel la statele membre, în cadrul revizuirii intermediare a perspectivelor financiare 2009-2010, să inverseze tendința de reducere drastică a bugetului TEN-T;
- consideră că Rețeaua Transeuropeană de Transport ar trebui limitată la axele de transport care contribuie în mod semnificativ la îndeplinirea obiectivelor strategice ale Uniunii Europene, în special a coeziunii teritoriale, într-o perspectivă pe termen lung („rețelele principale”) și în cadrul unei structuri cu două niveluri, cuprinzând o rețea globală TEN-T și o rețea principală de transport; menținerea rețelei globale reprezintă unica șansă pentru ca regiunile periferice fără proiecte prioritare să poată beneficia de serviciile de infrastructură de transport finanțate de Uniunea Europeană, fiind astfel garantată accesibilitatea tuturor regiunilor;
- consideră că rețeaua TEN-T ar trebui să includă mai ales infrastructura din jurul marilor orașe, în vederea reducerii numărului de rețele utilizate în comun de traficul pe distanțe lungi și de cel periurban de fiecare zi, căutându-se, în același timp, alternative prin intermediul zonelor care nu sunt congestionate;
- este de părere că, în vederea realizării proiectelor foarte mari, este necesar ca finanțarea comunitară să fie stabilită în mod contractual, în cadrul unor planuri globale de finanțare, ceea ce nu este posibil în prezent, deoarece modalitatea actuală de alocare a fondurilor europene se limitează la o perioadă bugetară de șapte ani (insuficientă pentru finalizarea unor proiecte de mari dimensiuni);
- consideră că, pe baza rețelei TEN-T reconfigurate, ar trebui semnate niște *contracte de program* între Uniunea Europeană și fiecare stat membru, care să definească angajamentele reciproce ale părților în ce privește finanțarea și calendarul de finalizare; aceste *contracte de program* ar trebui să acopere nu doar infrastructura din TEN-T, ci și infrastructura secundară pe care statele (sau regiunile) se angajează să o realizeze în vederea asigurării bunei funcționări a rețelelor principale.

**Raportor:** dl Jean-Michel Daclin (FR-PSE), viceprimar al orașului Lyon

**Document de referință**

CARTEA VERDE TEN-T: reexaminare a politicii în domeniu – către o rețea transeuropeană de transport mai bine integrată în slujba politicii comune în domeniul transporturilor

COM(2009) 44 final

**I. RECOMANDĂRI POLITICE**

COMITETUL REGIUNILOR

**Pe baza viitoarei politici din domeniul TEN-T**

1. salută revizuirea profundă a politicii TEN-T, necesară din cauza întârzierilor importante constatate în realizarea rețelei configurate în 1996 și a constrângerilor la care este supus bugetul european al transporturilor, și notează că actuala criză financiară accentuează necesitatea optimizării investițiilor ce trebuie făcute în cadrul RTE-T;

2. subliniază că, în contextul actual al crizei economice, dezvoltarea TEN-T și integrarea transporturilor din Uniunea Europeană și din țările vecine constituie o miză importantă pentru asigurarea viabilității pe termen lung a pieței interne și a coeziunii teritoriale, economice și sociale în UE; face apel la statele membre în cadrul revizuirii intermediare a perspectivelor financiare 2009-2010 să inverseze tendința de reducere drastică a bugetului TEN-T;

3. constată că prezentul aviz reprezintă o completare importantă a avizelor deja adoptate de către Comitet, cum ar fi, în special, Avizul privind ecologizarea sectorului transporturilor și Avizul privind mobilitatea urbană;

4. atrage atenția Comisiei asupra faptului că realizarea infrastructurii de transport nu poate fi disociată de alte două aspecte ale politicii în domeniul transporturilor: pe de o parte, politica în domeniul tarifării și în cel al regularizării traficului (de exemplu, prin Directiva „Eurovinieta”) și, pe de altă parte, ameliorarea eficienței, calității și siguranței transporturilor (de exemplu, prin dezvoltarea interoperabilității feroviare); ca atare, recomandă Comisiei să dezvolte aceste trei aspecte în mod coerent și simultan;

5. solicită să se acorde mai mare importanță obiectivelor de dezvoltare durabilă și de protecție a mediului și, prin urmare, ca politica TEN-T să favorizeze modurile de transport cele mai ecologice (transporturile feroviare, maritime și fluviale);

6. propune să se țină seama în mod specific de existența unor zone vulnerabile din punct de vedere ecologic, așa cum sunt zonele de litoral și de munte, în legătură cu care ar trebui luate măsuri speciale, pentru a favoriza transferul mărfurilor dinspre transportul rutier către transportul feroviar sau către autostrăzile maritime;

7. consideră regretabil faptul că, în Cartea verde, nu este mai bine subliniată importanța transporturilor în amenajarea teritoriului european și, în deplină conformitate cu principiul coeziunii

teritoriale, amintește că unul din obiectivele esențiale ale TEN-T este de a contribui la un echilibru mai bun între regiuni, permițând libera circulație a persoanelor și bunurilor, îndeosebi între regiunile îndepărtate sau mai puțin dezvoltate și marile centre economice europene, pentru a da acestor regiuni impulsurile economice necesare și, în ce privește regiunile ultraperiferice, pentru a ține cont de dreptul lor la accesibilitate;

**Referitor la planificarea rețelei**

8. consideră că Rețeaua Transeuropeană de Transport ar trebui limitată la axele de transport care contribuie în mod semnificativ la îndeplinirea obiectivelor strategice ale Uniunii Europene, în special a coeziunii teritoriale, într-o perspectivă pe termen lung („rețelele principale”) și în cadrul unei structuri cu două niveluri, cuprinzând o rețea globală TEN-T și o rețea principală de transport;

9. este de părere că, în cazul unei rețele globale TEN-T, ar trebui creat un sistem flexibil, ținând seama de metodele și de principiile generale stabilite la nivel comunitar, în vederea includerii eficiente și rapide în rețeaua TEN-T a diferitelor părți sau componente ale rețelei (noi porturi, noi aeroporturi, noi legături feroviare etc.);

10. consideră că este inevitabilă distincția între rețelele de marfă și cele de călători, care au finalități și caracteristici diferite, și că ar trebui definite mai clar, în cazul în care este justificat, prioritățile între cele două tipuri de rețele (în prezent, balanța înclină în favoarea transportului de călători); resursele financiare limitate impun stabilirea unor priorități la dezvoltarea rețelei globale TEN-T, fondurile trebuind utilizate cu scop precis pentru eliminarea blocajelor din rețea;

11. nu crede că această distincție ar afecta strânsa coordonare în definirea și realizarea celor două rețele sau că aceasta ar împiedica asigurarea – temporară sau permanentă – a funcționării ambelor rețele pe baza aceleiași infrastructuri, cu condiția să se răspundă eficient necesităților de servicii legate de transportul mărfurilor și al pasagerilor;

12. recomandă ca rețelele principale transeuropene de marfă și călători să includă proiectele prioritare actuale, care ar putea fi extinse la alte proiecte, și toate infrastructurile necesare asigurării continuității circulației (inclusiv infrastructura de amplasare limitată, ce permite o îmbunătățire rapidă a eficienței, calității și siguranței transporturilor), ceea ce va permite apariția unor coridoare care să răspundă dorințelor cetățenilor;

13. consideră că, odată reconfigurată, rețeaua TEN-T ar trebui să includă și nodurile de transport situate în interiorul rețelelor principale, care sunt esențiale pentru coeziunea și pentru economia din regiunile europene. Nodurile de transport furnizează o înaltă valoare adăugată, tocmai deoarece acestea sunt structurate multi-modal. Acestea sunt adesea principala cauză a blocajelor și a scăderii eficienței; rețeaua TEN-T ar trebui să includă mai ales infrastructura din jurul marilor orașe, în vederea reducerii numărului de rețele utilizate în comun de traficul pe distanțe lungi și de cel periurban de fiecare zi, căutându-se, în același timp, alternative prin intermediul zonelor care nu sunt congestionate;

14. consideră important ca rețeaua TEN-T să fie configurată în conformitate cu o logică intermodală, extinzând-o prin urmare la principalele noduri de corespondență și logistice (gări, aeroporturi, porturi, terminale intermodale), ca și la infrastructura secundară din jurul acestora, care are rolul de a asigura racordarea la rețelele principale; în acest sens, ar fi oportun, de asemenea, să se țină seama de vocația maritimă a anumitor coridoare terestre ca axă de bază pentru rețeaua prioritărilor în ceea ce privește transportul feroviar de mărfuri, în strânsă legătură cu transportul maritim, prin intermediul conexiunii căilor ferate cu principalele noduri de transport intermodal (porturi și platforme logistice);

15. consideră esențial, de asemenea, ca porturile care au o importanță strategică pe plan european, în special cele legate de platforme multimodale europene, care asigură cea mai mare parte a schimburilor comerciale europene cu restul lumii și care pot juca un rol fundamental în schimburile comerciale intraeuropene, să fie conectate eficient cu zonele interioare și cu rețeaua TEN-T feroviară și fluvială și preconizează dezvoltarea autostrăzilor maritime, care reprezintă o alternativă flexibilă și ecologică și înlesnesc integrarea regiunilor îndepărtate și periferice; în acest sens, ar trebui să se acorde prioritate transportului feroviar și căilor navigabile interioare în ceea ce privește conectarea zonelor interioare cu porturile europene;

16. insistă asupra necesității de a asocia nemijlocit autoritățile locale și regionale la definirea rețelei TEN-T și a priorităților sale, în special în vederea asigurării coerenței cu planificările locale și regionale, și mai ales în ceea ce privește configurarea nodurilor de transport și a infrastructurii secundare; deoarece dezvoltarea orașelor și regiunilor depinde în mare măsură de infrastructurile de transport, acestea trebuie să suporte anumite costuri și diferite consecințe;

17. observă că, spre deosebire de planificarea bazată pe o rețea principală, dimensiunea actuală a rețelei globale dăunează dezvoltării efective a TEN-T; în aceste condiții, ar dori o limitare a rețelei globale la aplicarea strictă a dispozițiilor legislative privind interoperabilitatea, siguranța și fondurile de coeziune; observă că menținerea rețelei globale reprezintă unica șansă pentru ca regiunile periferice fără proiecte prioritare să poată beneficia de serviciile de infrastructură de transport finanțate de Uniunea Europeană, fiind astfel garantată accesibilitatea tuturor regiunilor; rețeaua globală ar putea face obiectul unei evaluări conform unor criterii bine definite ale „valorii adăugate europene”;

18. dorește o politică ambițioasă de dezvoltare a sistemelor *inteligente*, intermodale și interoperabile de exploatare și informare a utilizatorilor, care pot contribui considerabil la eficientizarea transportului de călători și de marfă, recomandând cu precădere introducerea unui sistem integrat de eliberare a biletelor în sectorul transporturilor feroviare internaționale de călători;

19. recomandă continuarea efortului de standardizare a normelor tehnice (urmând exemplul normelor deja adoptate în transportul feroviar) și a sistemelor de exploatare a transporturilor, în vederea realizării unui cadru coerent pentru diversele infrastructuri naționale și a interoperabilității dintre standarde și sistemele de transport locale, fără însă a impune anumite standarde autorităților locale și regionale răspunzătoare de transporturi;

20. solicită clarificarea și precizarea semnificației sintagmei *pilon conceptual*, menționată în Cartea verde, dat fiind că ambiguitatea definiției actuale nu permite formularea unei opinii;

#### Referitor la implementarea politicii TEN-T

21. consideră necesar ca subvențiile europene să se concentreze pe un număr mai mic de proiecte, în primul rând pe proiectele transnaționale foarte mari, care sunt adesea afectate de arbitrajul statelor în favoarea proiectelor exclusiv naționale, și pe proiectele de îmbunătățire rapidă a eficienței, a durabilității mediului și a calității și siguranței schimburilor, orice decizie în acest sens trebuind să se sprijine pe o evaluare strictă a „valorii adăugate europene” a acestora; în acest context, aplicarea măsurilor de cofinanțare și a altor măsuri auxiliare trebuie să fie absolut neutră în ceea ce privește concurența. Demonstrarea acestui lucru ar trebui să fie parte integrantă a procedurii de aprobare;

22. este favorabil adoptării la nivel european a unor metode de evaluare socioeconomică care să permită compararea proiectelor după criterii armonizate și evaluarea valorii adăugate europene a acestora;

23. cu toate acestea, atrage atenția Comisiei asupra riscurilor alocării de fonduri europene doar pe această bază, dat fiind că metodele de evaluare socioeconomică au un caracter convențional și nu permit luarea în considerare a tuturor factorilor de decizie, mai ales în ce privește amenajarea teritoriului, coeziunea teritorială și accesibilitatea;

24. subliniază necesitatea ca orientările în domeniul TEN-T să includă prevederi care să asigure definirea de către fiecare stat membru a unei structuri prin care autoritățile locale și regionale care dețin responsabilitatea juridică cu privire la planificarea transportului și la gestionarea rețelei să fie pe deplin implicate în procesul de determinare și de punere în aplicare a orientărilor TEN-T, acesta fiind modul optim de a asigura dezvoltarea armonioasă a rețelelor TEN-T locale, regionale și naționale;

25. consideră că, pentru realizarea infrastructurilor feroviare, maritime și fluviale, care sunt cele mai ecologice, este esențială instituirea unui regim fiscal și normativ care să le favorizeze; ca atare, ar dori implementarea unei politici ambițioase în acest domeniu, inclusiv prin internalizarea costurilor externe sau prin acordarea unui sprijin european operatorilor din domeniul transportului de marfă, pentru ca aceștia să utilizeze moduri de transport durabile, cum ar fi transportul feroviar sau maritim (așa cum este cazul Ecobonusului);

26. consideră că este esențial ca realizarea rețelei TEN-T să fie însoțită de măsuri de îmbunătățire a eficienței și calității transporturilor și – mai ales – de eliminare a obstacolelor tehnice și normative la trecerea frontierelor; aceste măsuri puțin costisitoare pot avea efecte foarte importante;

27. constată că opoziția manifestată de populație sau de autoritățile locale și regionale față de unele proiecte de infrastructură, datorată mai ales daunelor provocate de șantiere, poate determina întârzieri și costuri suplimentare importante;

28. prin urmare, propune extinderea finanțării europene la acțiunile pe care statele și autoritățile locale și regionale le pot întreprinde, în urma unei concertări publice, pentru a pregăti regiunile să găzduiască șantiere mari (cum ar fi asistență în formarea forței de muncă de pe plan local, cazarea lucrătorilor, adaptarea mediului economic local la nevoile șantierei etc.), astfel încât aceste șantiere să aibă și efecte pozitive în plan regional;

29. propune, de asemenea, ca finanțarea europeană să fie extinsă la anumite investiții secundare, pentru a se ține seama de constrângerile ecologice;

30. este de părere că, în vederea realizării proiectelor foarte mari, este necesar ca finanțarea comunitară să fie stabilită în mod contractual, în cadrul unor planuri globale de finanțare, ceea ce nu este posibil în prezent, deoarece modalitatea actuală de alocare a fondurilor europene se limitează la o perioadă bugetară de șapte ani, (insuficientă pentru finalizarea unor proiecte de mari dimensiuni);

31. consideră că, pe baza rețelei TEN-T reconfigurate, ar trebui semnate niște *contracte de program* între Uniunea Europeană și fiecare stat membru, care să definească angajamentele reciproce ale părților în ce privește finanțarea și calendarul de finalizare;

aceste *contracte de program* ar trebui să acopere nu doar infrastructura din TEN-T, ci și infrastructura secundară pe care statele (sau regiunile) se angajează să o realizeze în vederea asigurării bunei funcționări a rețelelor principale;

32. constată că instrumentele de finanțare ale Uniunii Europene (de exemplu, cele de garantare a împrumuturilor și capitalul de risc) sunt bine adaptate la proiectele în care sectorul privat își asumă riscuri comerciale (mai ales proiectele rutiere, în care contribuția financiară privată poate fi importantă, aceste proiecte putând fi realizate în general prin concesionare);

33. constată, în schimb, că acestea nu sunt potrivite pentru proiectele din domeniul transportului feroviar, portuar și intermodal de mărfuri care, cu puține excepții, nu permit transferul riscului comercial către sectorul privat, contribuția financiară din domeniul privat de care beneficiază fiind, din această cauză, limitată;

34. consideră că, prin emiterea de euro-obligațiuni, se poate accelera realizarea proiectelor prioritare, în condițiile în care este posibilă sporirea procentului de finanțare comunitară;

35. consideră că, în ciuda complexității contractuale a acestora, *parteneriatele public-privat* pot contribui la realizarea anumitor proiecte mari, pe de o parte prin faptul că fac posibilă eşalonarea subvențiilor publice și, pe de altă parte, prin faptul că beneficiază de experiența operațională din sectorul privat; acest tip de parteneriat modifică însă foarte puțin echilibrul economic pe termen mediu;

36. consideră că o clarificare a regulilor comunitare referitoare la parteneriatele public-privat ar putea contribui la dezvoltarea acestui tip de raport;

37. ar aprecia extinderea rolului coordonatorilor europeni, care în prezent au competențe doar în cadrul proiectelor prioritare, la *rețelele principale* TEN-T reconfigurate;

38. propune ca, în vederea îmbunătățirii eficienței, calității și siguranței transporturilor, coordonatorii să fie implicați și în definirea și aplicarea măsurilor, așa cum este deja cazul cu unele proiecte prioritare;

39. consideră că există un alt tip de coordonare posibilă, care s-ar putea numi coordonare bazată pe macrozone. Aceasta ar consta în a divide UE în zone prezentând caracteristici și condiții similare, ceea ce le-ar permite statelor membre apropiate să colaboreze mai ușor. Această metodă ar înlesni, de asemenea, coordonarea în cazul coridoarelor foarte extinse, în care regiunile de origine și cele de destinație nu au multe elemente în comun.

Bruxelles, 7 octombrie 2009

Președintele  
Comitetului Regiunilor  
Luc VAN DEN BRANDE