

**Avizul Comitetului Regiunilor privind planul de acțiune privind mobilitatea urbană**

(2010/C 232/05)

## COMITETUL REGIUNILOR

- în ce privește finanțarea UE, solicită Comisiei să acorde atenția cuvenită mobilității urbane, prin fondurile structurale și politica de coeziune, Banca Europeană de Investiții (BEI) și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD);
- consideră că este nevoie de o mai mare coerență între politicile și inițiativele europene și, în special, de o abordare integrată a politicilor urbane;
- își reafirmă sprijinul pentru elaborarea unor planuri de mobilitate urbană durabilă, cel puțin pentru orașele mari; pledează pentru introducerea unor măsuri de stimulare la nivelul UE, astfel încât finanțarea europeană a proiectelor de transport urban să fie condiționată de existența unor astfel de planuri și de încheierea unor acorduri de mobilitate de parteneriat public-privat;
- recomandă Comisiei să încurajeze statele membre să impună tuturor marilor aglomerări urbane obligația de a elabora planuri de transport urban durabil și să creeze stimulente corespunzătoare pentru a încuraja autoritățile locale să elaboreze astfel de planuri;
- solicită Comisiei să instituie un premiu european anual care să recompenseze inițiativele de transport remarcabile, care pot fi preluate, ca parte a „steagului verde” la nivel european, acordat, de exemplu, zonelor urbane care realizează niveluri scăzute de poluare și aglomerație;
- solicită Comisiei să inițieze rapid elaborarea studiului propus, cu privire la aspectele urbane ale internalizării costurilor externe ale modurilor de transport, pentru a contribui la reechilibrarea costurilor diferitelor moduri de transport.

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| <b>Raportor:</b>              | Sir Albert BORE, membru al Consiliului municipal al orașului Birmingham (UK-PSE)   |
| <b>Document de referință:</b> | Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Planul de acțiune privind mobilitatea urbană<br><br>COM(2009) 490 final |

## I. OBSERVAȚII GENERALE

### Context

1. în anul 2008, Comitetul Regiunilor <sup>(1)</sup> a oferit un răspuns la Cartea verde a Comisiei Europene intitulată „Către o nouă cultură a mobilității urbane” <sup>(2)</sup>. Acesta a fost urmat de Planul de acțiune privind mobilitatea urbană <sup>(3)</sup>, adoptat în aprilie 2009, ca răspuns la un raport din proprie inițiativă al Parlamentului European <sup>(4)</sup>, în care Comitetul Regiunilor saluta numeroasele inițiative în domeniul mobilității urbane apărute la nivelul UE;

2. Comitetul Regiunilor a susținut un model în care planurile de mobilitate urbană să fie puse în aplicare prin intermediul unor acorduri durabile de tip public-public sau public-privat pe termen lung sau al unor acorduri privind mobilitatea și a solicitat Comisiei să instituie un instrument de finanțare în cadrul politicii de coeziune, direct accesibil regiunilor și zonelor urbane, care să încurajeze zonele urbane să elaboreze planuri de mobilitate. Elaborarea și punerea în aplicare a planurilor de mobilitate urbană ar trebui să intre în responsabilitatea orașelor înseși;

3. de asemenea, s-a solicitat Comisiei Europene să adauge valoare acestui proces prin finanțarea unor măsuri de stimulare, a unor mecanisme de recompensare și a schimbului de bune practici, prin intermediul unei distincții paneuropene similare „steagului albastru” pentru zonele de coastă de calitate, care să fie acordată, pe baza unor indicatori specifici, zonelor urbane cu niveluri scăzute de poluare și aglomerație;

4. consideră că este necesară armonizarea la nivel european, în special în ce privește cerințele tehnice pentru vehicule (de exemplu, echiparea vehiculelor existente cu filtru de particule diesel), echipamentele de infrastructură și serviciile de transport, precum și identificarea prin etichete și plăci a autovehiculelor, pentru ca acestea să aibă acces în „zonele ecologice”, în conformitate cu standardele europene privind gazele de eșapament și zgomotul;

(1) Aviz privind Cartea verde privind transporturile urbane (raportor: Sir Albert BORE). CdR 236/2007 fin.

(2) COM(2007) 551.

(3) Aviz privind Planul de acțiune privind mobilitatea urbană (raportor: Sir Albert BORE). CdR 417/2008 fin.

(4) Raport privind Planul de acțiune privind mobilitatea urbană (raportor: dl Gilles SAVARY). 2008/2217(INI).

5. în plus, Comitetul Regiunilor <sup>(5)</sup> și-a exprimat opinia potrivit căreia ar trebui să se acorde mai multă atenție dimensiunii sociale a mobilității urbane, deoarece reprezintă instrumentul de promovare atât a coeziunii sociale, cât și a coeziunii teritoriale, în zonele urbane și periurbane;

6. de curând, Comisia a adoptat Planul de acțiune privind mobilitatea urbană <sup>(6)</sup>, care propune 20 de măsuri menite să încurajeze și să ajute autoritățile locale, regionale și naționale în îndeplinirea obiectivelor în materie de mobilitate urbană durabilă. Pentru prima dată, este prezentată posibilitatea unui pachet de sprijin cuprinzător în domeniul mobilității urbane durabile;

7. acțiunile propuse de Comisie se vor desfășura pe o perioadă de patru ani după adoptarea planului de acțiune, însă Comisia Europeană va examina, în anul 2012, implementarea planului de acțiune și va evalua ulterior necesitatea continuării acțiunilor;

### Observații referitoare la Planul de acțiune al Comisiei Europene privind mobilitatea urbană

8. Comitetul Regiunilor felicită Comisia Europeană pentru publicarea Planului de acțiune privind mobilitatea urbană, care reflectă principalele aspecte de interes pentru o mai bună mobilitate în orașele noastre;

### Argumente economice și de mediu pentru un plan de acțiune

9. Comisia Europeană semnalează că 72 % <sup>(7)</sup> din populația europeană locuiește în zonele urbane. Procentul se va ridica la 84 % până în 2050. Zonele urbane se confruntă cu provocarea de a transforma sistemele de transport astfel încât să devină durabile, atât din punctul de vedere al competitivității (aglomerație, costuri de transport), cât și din cel al mediului (calitatea aerului, zgomot);

(5) Aviz privind Cartea verde privind coeziunea teritorială (raportor: dl Jean-Yves LE DRIAN). CdR 274/2008 fin.

(6) COM(2009) 490.

(7) Organizația Națiunilor Unite, Perspectivele urbanizării mondiale 2007 (revizuit).

10. Comitetul Regiunilor recunoaște importanța crucială a mobilității urbane și a transportului urban pentru viitorul Europei, deoarece acestea influențează cei trei piloni principali ai dezvoltării durabile:

- **pilonul economic**, deoarece blocajele de trafic reprezintă un obstacol în calea competitivității economice (întârzieri ale schimburilor comerciale, costuri mai ridicate pentru transportul de marfă etc.). Zonele urbane sunt motoarele economice ale Europei, dat fiind că peste 70 % din bogăția economică a UE este generată în aceste zone. Totuși, 7 % din această bogăție se ırosește pe costurile externe ale accidentelor, ale blocajelor de trafic și ale daunelor cauzate sănătății și mediului;
- **pilonul de mediu**, deoarece poluarea generată de trafic (autoturisme/camioane) și blocajele din zonele metropolitane și urbane, precum și din transportul interurban constituie unul dintre principalele obstacole în calea îndeplinirii de către UE a obiectivului 20-20-20. Transportul motorizat din orașe reprezintă 40 % din emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier în ansamblu și până la 70 % din ceilalți poluanți. Este evident că introducerea transferului modal în transportul urban (transportul public constituind principala soluție) va contribui la dezvoltarea durabilă a Europei;
- **pilonul social**, deoarece îmbunătățirea sistemelor de transport public și reducerea blocajelor vor avea un impact pozitiv asupra calității vieții cetățenilor și asupra sănătății publice; de asemenea, acestea vor oferi cartierelor și comunităților defavorizate un acces mai bun la centrele orașelor, facilitându-le astfel accesul la posibilitățile de angajare, la servicii (sănătate, educație) și la cultură;

#### *Roluri și responsabilități*

11. Comitetul Regiunilor salută deplina înțelegere a principiului subsidiarității pe care o demonstrează Comisia, dat fiind că, în planul de acțiune, aceasta recunoaște că responsabilitatea principală pentru politicile de mobilitate urbană revine autorităților locale, regionale și naționale, chiar dacă deciziile adoptate la nivel local sunt adesea relaționate cu un cadru stabilit de politica națională și europeană;

12. Comisia Europeană consideră că se poate câștiga mult printr-o abordare în parteneriat, care să respecte pe deplin principiul subsidiarității și diferitele competențe și responsabilități ale tuturor nivelurilor de guvernare;

13. cele 20 de măsuri propuse în acest plan de acțiune se referă, în principal, la instrumente menite să ajute orașele și regiunile să dezvolte politici de mobilitate durabilă și reflectă o mare parte din recomandările din trecut ale CoR. Aceste instrumente sunt următoarele:

- schimbul de informații și de bune practici;

- publicarea de informații și de documente orientative cu privire la stabilirea planurilor de mobilitate urbană;
- dialogul cu operatorii de transport public în vederea definirii unor angajamente voluntare în ce privește drepturile călătorilor;
- un ghid online cu privire la vehiculele nepoluante și discuții cu statele membre cu privire la modalitățile de introducere a unor tehnici de condus „economic” în cadrul examenelor de conducere auto;
- un observator al mobilității urbane;
- câteva studii în domeniul mobilității urbane, inclusiv cu privire la modul de funcționare a diferitelor tipuri de „zone ecologice” din UE;

14. Planul de acțiune al Comisiei privind mobilitatea urbană oferă posibilitatea de stabilire a unui cadru european pentru a sprijini autoritățile locale, regionale și naționale să adopte măsuri în zonele urbane în care trebuie dezvoltate rețele durabile de transport și introduse noi soluții tehnologice, respectând competențele și responsabilitățile părților implicate, de adoptare a unor măsuri care să le ofere cetățenilor UE moduri de transport nepoluante în zonele urbane și de modificare a comportamentului în materie de mobilitate urbană, pentru a se îndeplini atât obiectivele de mediu și de competitivitate economică, cât și cele de coeziune socială ale UE;

15. Planul de acțiune al Comisiei Europene stabilește 6 teme rezultate în urma procesului de consultare privind Cartea verde, fiecare dintre acestea meritând să fie discutată mai amănunțit;

#### *Promovarea unor politici integrate*

16. cea mai importantă dintre cele trei acțiuni propuse în cadrul acestei teme este, probabil, acordarea de sprijin autorităților locale pentru a elabora planuri de mobilitate urbană durabilă care să acopere transportul de marfă și de călători în zonele urbane și periurbane. Această acțiune era o recomandare-cheie a Comitetului Regiunilor <sup>(8)</sup>;

17. cu toate acestea, se aduce o completare interesantă, care merită sprijinul nostru, și anume propunerea de a se introduce dimensiunea mobilității urbane în planurile pentru energia durabilă care vor fi elaborate de orașele participante la Pactul primarilor <sup>(9)</sup>, pentru a se promova o abordare integrată, care să facă legătura între energie și schimbările climatice, pe de o parte, și transportul durabil și problemele de mobilitate, pe de altă parte;

<sup>(8)</sup> A se vedea nota de subsol 3.

<sup>(9)</sup> [www.eumayors.eu](http://www.eumayors.eu).

18. de asemenea, Comisia intenționează să furnizeze informații referitoare la legătura dintre măsurile de mobilitate urbană durabilă și obiectivele politicii regionale, inclusiv legătura dintre transportul urban și rețeaua transeuropeană de transport;

#### *Centrarea pe cetățeni*

19. este recunoscut faptul că drepturile călătorilor și disponibilitatea informațiilor privind fiabilitatea, siguranța etc. sunt necesare pentru atragerea publicului către transportul cu autobuzul, tramvaiul, metroul și către alte moduri de transport public. Comisia intenționează să identifice cele mai bune practici din întreaga UE și să instituie un set de angajamente voluntare în vederea consolidării drepturilor călătorilor în cadrul transportului public – o inițiativă sprijinită anterior de Comitetul Regiunilor <sup>(10)</sup>;

20. Comisia Europeană intenționează să colaboreze cu operatorii de transport public și cu alte părți implicate pentru a facilita furnizarea de informații de călătorie, cu scopul final de a le oferi utilizatorilor un portal web european privind transportul public, care să acorde o atenție specială principalelor noduri din rețeaua TEN-T și transferului efectuat în acestea către rețelele locale și regionale – așa cum a sugerat anterior Comitetul Regiunilor <sup>(10)</sup>;

21. Comisia propune lansarea unui studiu privind normele operaționale pentru diferitele tipuri de zone ecologice din UE, care ar trebui să conducă la schimbul de bune practici. Această propunere sprijină sugestia Comitetului Regiunilor <sup>(10)</sup> privind instituirea unui premiu european anual care să recompenseze inițiativele de transport remarcabile și care pot fi preluate, ca parte a unei distincții echivalente „steagului albastru” la nivel european, acordat zonelor cu niveluri scăzute de poluare și aglomerație (un „steag verde”). Comisia Europeană sugerează, în perspectiva Săptămânii europene a mobilității, îmbunătățirea sistemului de premiere existent și instituirea unui premiu special, care să încurajeze adoptarea de planuri de mobilitate urbană;

22. dat fiind că modul de condus eficient din punct de vedere energetic reprezintă o parte obligatorie a formării și testării șoferilor profesioniști, Comisia va discuta cu statele membre despre posibilitatea și modalitatea de introducere a condusului eficient din punct de vedere energetic în examenele de conducere pentru conducătorii auto particulari;

#### *Transporturi urbane mai ecologice*

23. Comisia Europeană consideră că acțiunea la nivel european poate contribui la consolidarea piețelor pentru noile tehnologii pentru vehicule nepoluante și pentru carburanții alternativi. Așadar, propune sprijinirea în continuare a proiectelor de

cercetare și de demonstrație finanțate prin cel de-al șaptelea Program-cadru, menite să faciliteze introducerea pe piață a vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero, precum și a carburanților alternativi, făcând referire în mod specific la Inițiativa europeană privind automobilele ecologice <sup>(11)</sup>, care se ocupă de automobilele electrice și infrastructura aferentă din zonele urbane;

24. va fi elaborat un ghid internet privind vehiculele nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, care să ofere sprijin pentru achiziționarea în comun de vehicule pentru serviciile publice;

25. odată stabilit cadrul UE privind internalizarea costurilor externe, Comisia va lansa un studiu pe tema aspectelor urbane ale internalizării, care va examina eficacitatea și eficiența soluțiilor tarifare care propun ca utilizatorul să plătească costurile externe (costurile legate de mediu, de blocaje și alte costuri);

#### *Consolidarea finanțării*

26. o recomandare specifică a Comitetului Regiunilor <sup>(10)</sup> a fost ca finanțarea și cofinanțarea europeană a proiectelor de transport urban să fie condiționate de existența unor planuri integrate de mobilitate urbană, completând stimulentele UE pentru elaborarea acestor planuri. Comitetul Regiunilor a pledat pentru instituirea unor instrumente financiare europene care să permită cofinanțarea planurilor de mobilitate urbană, care ar depinde de existența unor acorduri de tip public-public sau public-privat privitoare la mobilitatea urbană, care atrag fonduri din partea sectorului privat și din programele de finanțare locale, regionale și naționale;

27. planul de acțiune al Comisiei sugerează că finanțarea UE, inclusiv instrumentele BEI, poate oferi stimulente semnificative și poate avea efect de pârghie asupra fondurilor private, ajutând astfel autoritățile locale să creeze sisteme inovatoare de parteneriat public-privat. Comisia ar dori să ajute autoritățile și celelalte părți interesate să examineze posibilitățile de finanțare existente și să dezvolte noi sisteme inovatoare de parteneriat între sectorul public și cel privat;

28. în plus, Comisia recunoaște că ar trebui să sprijine mai departe inițiativa CIVITAS, în continuarea celei de-a treia generații de proiecte care a debutat în 2008, așa cum a propus deja Comitetul Regiunilor <sup>(10)</sup>;

<sup>(10)</sup> A se vedea nota de subsol 3.

<sup>(11)</sup> [http://ec.europa.eu/research/transport/info/green\\_cars\\_initiative\\_en.html](http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html).

*Schimbul de experiență și de cunoștințe*

29. Comisia Europeană intenționează să lanseze un studiu privind modalitățile de îmbunătățire a colectării datelor în ceea ce privește transportul urban și mobilitatea, precum și să înființeze o platformă virtuală consacrată schimbului de informații, date și statistici, monitorizării dezvoltării și facilitării schimbului de bune practici – pe baza inițiativelor existente <sup>(12)</sup>. Această acțiune fusese deja primită favorabil de Comitetul Regiunilor;

*Optimizarea mobilității urbane*

30. Comisia Europeană este preocupată să faciliteze transferul modal către moduri de transport mai ecologice și logistica eficientă în domeniul transportului de marfă; pentru a răspunde acestor preocupări, intenționează să organizeze în 2010 o conferință privind transportul urban de marfă. Comitetul Regiunilor salută această inițiativă;

31. de asemenea, Comisia își propune să ofere asistență în ceea ce privește aplicarea sistemelor inteligente de transport, care – este de dorit – să asigure, prin protocoale de comunicare interoperabile și transfer de date, îmbunătățirea mobilității urbane în ce privește, de exemplu, biletele și plățile electronice, gestionarea traficului, informațiile de călătorie etc.;

**II. RECOMANDĂRI POLITICE**

## COMITETUL REGIUNILOR

32. salută Planul de acțiune al Comisiei Europene privind mobilitatea urbană și sprijină măsurile propuse, dat fiind că acestea nu subminează principiul subsidiarității și responsabilitatea primară ce le revine autorităților locale, regionale și naționale, considerând că provocările mobilității urbane sunt la fel de importante ca și infrastructurile de transport regionale și pe distanțe lungi și, în orice caz, sunt complementare în unele domenii de acțiune regionale;

*Finanțarea transferului modal către transportul public*

33. crede că acțiunile bazate exclusiv pe tehnologie (noi tehnologii de motorizare, carburanți mai buni și alte îmbunătățiri), sprijinite prin cel de-al șaptelea Program-cadru, nu vor fi suficiente pentru realizarea unor sisteme de transport public sigure, de înaltă calitate și la prețuri accesibile, care să determine un transfer modal major și reducerea blocajelor în zonele urbane; trebuie să se încurajeze transferul modal către toate tipurile de transport public, deplasarea cu bicicleta și mersul pe jos;

34. în consecință, solicită Comisiei să acorde atenția cuvenită mobilității urbane, pe baza unor criterii clare de durabilitate, în zonele urbane și periurbane ale UE, prin fondurile structurale și politica de coeziune, Banca Europeană de Investiții (BEI) și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD);

<sup>(12)</sup> Spre exemplificare, a se vedea [www.eltis.org](http://www.eltis.org).

35. de asemenea, solicită ca, în cadrul următoarei revizuirii a perspectivelor financiare ale UE, să se ia în considerare necesitățile în materie de transport urban, în special având în vedere contribuția majoră pe care planurile finanțate de mobilitate urbană ar putea-o aduce în cadrul pilonilor economic, social și de mediu ai dezvoltării durabile în zonele metropolitane;

36. sprijină propunerile Parlamentului European ca, în cadrul perspectivelor financiare pentru anii 2014-2020, să fie examinată posibilitatea creării unui instrument financiar european care să permită cofinanțarea:

- planurilor privind mobilitatea urbană și
- investițiilor în mobilitatea urbană și metropolitană care corespund obiectivelor socioeconomice și de mediu ale UE;

37. consideră că aceste măsuri sunt justificate, dat fiind că asigurarea unor sisteme de transport public sigure, extinse, de înaltă calitate și la prețuri accesibile în orașele și zonele periurbane europene ar permite:

- consolidarea creșterii economice și a competitivității, prin reducerea blocajelor și a costurilor de transport, prin eficientizarea gestionării transportului de persoane și de marfă, prin crearea de locuri de muncă destinate sprijinirii sistemelor de transport public și prin efectul de pârgie al acestor investiții <sup>(13)</sup>;
- îmbunătățirea calității mediului, prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor poluanți, reducerea traficului rutier și economia de energie <sup>(14)</sup>, îmbunătățirea calității aerului și reducerea impactului asupra sănătății respiratorii și cardiovasculare;
- creșterea coeziunii sociale și teritoriale <sup>(15)</sup>, prin mobilitatea sporită a locuitorilor, în special a comunităților marginalizate ce locuiesc în suburbiile sărace, și, în același timp, îmbunătățirea mediului din zonele de locuințe și din punctele de atracție turistică din centrele orașelor;

<sup>(13)</sup> Investițiile în transportul public au un efect multiplicator de 2 până la 2,5 asupra economiilor locale și regionale – Al 5-lea Program-cadru al CE (2005): Studiul Transecon.

<sup>(14)</sup> În orașele în care transportul public are o pondere ridicată, este posibilă realizarea de economii anuale de energie de aproximativ 400-500 kg de carburant pe locuitor – UITP.

<sup>(15)</sup> A se vedea nota de subsol 5.

*Adoptarea unei abordări integrate a politicilor urbane*

38. consideră că este nevoie de o mai mare coerență între politicile și inițiativele europene, în special de o abordare integrată a politicilor urbane și de amenajare teritorială, astfel încât inițiativele de combatere a blocajelor și a poluării în orașe prin elaborarea de planuri integrate de mobilitate urbană durabilă să nu intre în contradicție, de exemplu, cu politicile privind planificarea urbană și asigurarea locuințelor;

39. își reafirmă sprijinul pentru elaborarea unor planuri de mobilitate urbană durabilă, cel puțin pentru orașele mari, zonele urbane și periurbane, care să abordeze problema accesibilității pentru toți locuitorii, necesitățile acestor zone în materie de transport de marfă, precum și blocajele de trafic, impactul asupra mediului și asupra sănătății;

40. pledează pentru introducerea unor măsuri de stimulare la nivelul UE, astfel încât, în zonele urbane și periurbane adecvate, finanțarea și cofinanțarea europeană a proiectelor de transport urban și metropolitan să fie condiționate de existența unor planuri de mobilitate urbană durabilă și de încheierea unor acorduri de mobilitate care, prin acorduri de parteneriat public-privat, să atragă fonduri din partea sectorului privat și din programele de finanțare locale, regionale și naționale;

41. este conștient de faptul că multe orașe au elaborat deja planuri de mobilitate, însă consideră că, dacă această abordare ar fi adoptată în toate zonele urbane majore, cu participarea activă a părților interesate, orașele ar avea în continuare libertatea de a adapta planurile de mobilitate la propriile situații, în vreme ce Comisia va putea demonstra valoarea adăugată a acțiunii la nivel european;

42. observă că, așa cum, în situații anterioare, Comisia Europeană a solicitat autorităților locale să elaboreze și să implementeze planuri de transport urban durabil <sup>(16)</sup>, Comisia ar trebui să încurajeze statele membre să impună această obligație tuturor marilor aglomerări urbane sau periurbane și să creeze stimulente corespunzătoare pentru a încuraja autoritățile locale și regionale să elaboreze astfel de planuri;

43. solicită creșterea finanțării acordate inițiativei CIVITAS, însă numai pentru a-i permite acesteia să meargă mai departe de proiectele de demonstrație și de schimburile de bune practici, pentru a contribui la promovarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană;

44. solicită Comisiei să stimuleze în mai mare măsură elaborarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană, prin instituirea unui premiu european anual care să recompenseze inițiativele de transport remarcabile și care pot fi preluate, ca parte a „steagului verde” la nivel european, acordat, de exemplu, zonelor urbane care adoptă planuri de mobilitate urbană și realizează niveluri scăzute de poluare și aglomerație sau care înregistrează rezultate deosebite în ce privește modificarea distribuției traficului pe mijloacele de transport (*modal split*);

<sup>(16)</sup> Strategia tematică pentru mediul urban – COM(2005) 718.

45. recomandă Comisiei să adopte un set de indicatori pe baza cărora să se acorde distincția „steagului verde” urban, însă recunoaște că realizarea unor niveluri scăzute de poluare (atmosferică și sonoră) și de aglomerație (viteza și fiabilitatea deplasărilor) va constitui o provocare variabilă pentru diferite orașe, date fiind diferențele considerabile dintre caracteristicile orașelor și ale transportului urban;

46. recomandă ca, la acordarea distincției „steagului verde” orașelor, să se ia în considerare și promovarea unui mod de gândire ecologic și/sau de protecție a mediului în zonele urbane, cum ar fi promovarea utilizării posibilităților alternative de deplasare (prin amenajarea trotuarelor și a pistelor pentru bicicliști sau prin promovarea altor mijloace de transport alternative etc.);

*Încurajarea transferului modal în transport*

47. acceptă ideea că cetățenii UE, mai conștienți de importanța aspectelor legate de schimbările climatice, ar putea fi, în prezent, mai receptivi la adoptarea unor măsuri care vor face ca utilizatorul să plătească costurile externe ale sistemelor de transport (costurile legate de mediu, de blocaje și alte costuri) în zonele în care autoritățile publice nu investesc în transportul public – principiul „poluatorul plătește”;

48. solicită Comisiei să inițieze rapid elaborarea studiului propus cu privire la aspectele urbane ale internalizării costurilor externe ale modurilor de transport, astfel încât să se poată adopta măsuri care să contribuie la reechilibrarea costurilor diferitelor moduri de transport <sup>(17)</sup>, <sup>(18)</sup> și la realizarea unor sisteme de transport mai durabile în zonele urbane;

49. consideră că orientările oferite de Comisia Europeană cu privire la diferitele opțiuni pentru reflectarea costurilor externe ale mobilității în prețurile de transport vor încuraja publicul să opteze pentru moduri de transport nepoluante, contribuind astfel la transferul modal, și le vor dovedi cetățenilor că transportul individual „pare” mai economic doar pentru că, în calcularea costurilor economice ale transportului, nu apar costurile externe;

50. salută sprijinul oferit de Comisie pentru cercetarea în domeniul vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, precum și al carburanților alternativi, însă observă că, deși progresele tehnologice vor contribui la realizarea obiectivelor de mediu, pentru soluționarea problemelor legate de mediu și de blocajele de trafic din zonele urbane sunt necesare și măsuri care să vizeze transferul modal;

<sup>(17)</sup> Taxele de călătorie pentru serviciile de transport feroviar și cu autobuzul cresc mai repede decât costurile utilizării automobilului personal – Agenția Europeană de Mediu, Raport 3/2004.

<sup>(18)</sup> Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat (raportor: dl Väino HALLIKMÄGI). CdR 146/2009 fin.

*Consolidarea drepturilor călătorilor*

51. salută propunerea Comisiei Europene privind drepturile călătorilor și disponibilitatea informațiilor cu privire la siguranță și fiabilitate, însă, dat fiind că acestea se limitează la angajamentele voluntare bazate pe cele mai bune practici din întreaga UE, solicită Comisiei să consolideze impactul potențial al acestor propuneri, prin sprijinirea campaniilor de comunicare și de sensibilizare în

toate statele membre, în cooperare cu autoritățile naționale, regionale și locale;

52. solicită ca aceste campanii de sensibilizare să conțină informații cu privire la impactul măsurilor de mobilitate urbană și al alegerilor cetățenilor europeni în materie de mobilitate asupra mediului și a competitivității economice a Europei și a regiunilor sale.

Bruxelles, 15 aprilie 2010

*Prim-vicepreședintele  
Comitetului Regiunilor*  
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO