

Avizul Comitetului Economic și Social European privind dezvoltarea durabilă a politicii UE în domeniul transporturilor și planificarea TEN-T (aviz exploratoriu)

(2011/C 248/05)

Raportor: **dl KRAWCZYK**

La 30 noiembrie 2010, în conformitate cu articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, viitoarea Președinție poloneză a Uniunii Europene a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Dezvoltarea durabilă a politicii UE în domeniul transporturilor și planificarea TEN-T

(aviz exploratoriu).

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 24 mai 2011.

În cea de-a 472-a sesiune plenară, care a avut loc la 15 și 16 iunie 2011 (ședința din 15 iunie 2011), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 154 de voturi pentru și 7 abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 CESE a sprijinit întotdeauna programul privind rețelele transeuropene de transport și își afirmă încă o dată acest sprijin. Constată însă că nevoile unei Europe extinse în domeniul infrastructurii de transporturi au crescut și trebuie să se reflecteze la modalitățile de adaptare a politicii existente și a instrumentelor ei de punere în aplicare la provocările viitoare.

1.2 În opinia Comitetului, obiectivul cel mai important este formularea unei politici în domeniul transporturilor care, odată pusă în aplicare, să ducă la realizarea unei coeziuni sociale și economice, prin combinarea ambițiilor legate de creșterea economică sub forma dezvoltării transporturilor (potrivit Comisiei, volumul traficului va crește cu aproximativ 20 % între 2005 și 2020) și a celor legate de coeziune, de crearea de locuri de muncă și de dezvoltarea durabilă cu resurse financiare limitate.

1.3 Din punct de vedere practic însă, Comitetul trebuie să constate că, din păcate, din cele 92 de proiecte selectate în cadrul cererii de propuneri din 2007, care sunt cuprinse în evaluarea la jumătatea perioadei a programului de lucru multianual 2007-2013, reprezentând aproximativ două treimi din bugetul TEN-T total (5,3 miliarde EUR din totalul de 8,0 miliarde), doar un număr mic sunt situate în noile state membre.

1.4 Comitetul ar dori să sublinieze că, dacă obiectivul UE este de a crea în Europa o piață unică a transporturilor, cu adevărat integrată, și de a continua să pună în aplicare politica de coeziune, este necesară o schimbare radicală în modul de selectare a rețelelor. Propunerile de rețele pentru TEN-T ale statelor membre ar trebui să se bazeze pe criterii clare, stabilite de Comisie.

1.5 Comitetul recomandă ca, din cauza dependenței actuale a sectorului de transporturi de combustibilii fosili, viitoarea

politică europeană de transporturi să urmărească următoarele patru obiective majore:

- promovarea modurilor de transport cu emisii reduse de dioxid de carbon;
- eficiența energetică;
- siguranța, complexitatea și independența aprovizionării;
- combaterea blocajelor din trafic.

1.6 În această privință, Comitetul recomandă selectarea combustibililor celor mai ecologici și care pot fi reinnoiți cel mai ușor, care reduc emisiile de CO₂, utilizarea comodalității și introducerea conceptului de internalizare a costurilor externe pentru toate modurile de transport. CESE își exprimă preocuparea în legătură cu constrângerile financiare existente la nivel european pentru proiectele TEN-T, care ar putea descuraja statele membre să se implice în acestea. În consecință, CESE face trimitere la avizele sale în care afirmă că ar trebui explorate noi surse de venituri publice ⁽¹⁾.

1.7 De asemenea, CESE recomandă utilizarea atentă și selectivă a parteneriatelor public-privat (PPP) în finanțarea TEN-T, ținând seama de nivelul diferit de experiență al statelor membre în utilizarea PPP-urilor și recunoscând necesitatea de a mobiliza instrumentele financiare ale UE (de exemplu, fondurile structurale, Fondul de coeziune, fondurile TEN, instrumentele BEI) ca parte a unei strategii de finanțare coerente, care să pună laolaltă fonduri UE, fonduri

⁽¹⁾ JO C 48 din 15.2.2011, p. 57-64 (Avizul Comitetului Economic și Social European pe tema „Redresarea economică: situația actuală și inițiative practice” și JO C 132 din 3.5.2011, p. 99-107 (Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european și Comunicarea Comisiei privind crearea unui spațiu feroviar unic european).

naționale publice, precum și fonduri private. CESE consideră că, pentru ca autoritățile publice să dispună de o libertate cât mai mare de a se angaja în PPP, trebuie revizuită definiția PPP din cadrul procedurilor Eurostat privind datoria publică și face trimitere în acest sens la unul din avizele sale precedente ⁽²⁾.

1.8 Comitetul recomandă ca revizuirea orientărilor TEN-T să vizeze și blocajele și legăturile care lipsesc, pentru a se încuraja o dezvoltare echilibrată a infrastructurii de transporturi în toate părțile Uniunii, în special în zona estică, pentru a se putea obține coeziunea socială și economică. Astfel, CESE salută Cartea albă a Comisiei „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”, care abordează această chestiune specifică cu multă atenție, concluzionând cu privire la o serie de măsuri concrete care ar trebui adoptate în următorii ani.

1.9 Trebuie acordată o atenție deosebită așa-numitei politici de vecinătate, anume conexiunilor cu nordul, estul și sudul UE, plasându-se accentul în primul rând pe rețea, și nu pe proiecte de infrastructură individuale.

1.10 Comitetul propune ca, pe baza unei rețele TEN-T redefinite, să se semneze „contracte de program” între Uniunea Europeană și fiecare stat membru, care să definească angajamentele reciproce în ce privește finanțarea și calendarul de finalizare. Comitetul consideră că societatea civilă ar trebui implicată în procesul de pregătire a acestor „contracte de program”, pentru a mări eficiența punerii în aplicare în continuare a proiectelor aprobate.

1.11 Comitetul consideră că dezvoltarea durabilă a politicii europene în domeniul transporturilor poate fi sprijinită semnificativ prin activitatea structurilor de dialog social și/sau de dialog al părților interesate de la nivelul coridoarelor trans-europene de transport operaționale sau în curs de construire. CESE solicită reactivarea acestor tipuri de structuri.

1.12 Comitetul recomandă să se clarifice sensul conceptului de sustenabilitate. În opinia Comitetului, acesta cuprinde – pe lângă contribuția fundamentală la creșterea economică – nu numai obiective legate de mediu, cum ar fi protecția climei, chestiunile legate de poluarea fonică, poluarea aerului și conservarea resurselor, dar și aspectele sociale ale transporturilor cum ar fi drepturile salariaților, condițiile de muncă, condiții acceptabile pentru utilizarea transportului public de către toți cetățenii, inclusiv de persoanele în vârstă și de persoanele cu handicap, având în vedere dreptul la mobilitate al acestora, precum și la un acces egal la instalațiile fizice și la informație. Acesta ar trebui să țină seama de politica de vecinătate sub aspectul dezvoltării infrastructurii de transport.

1.13 Comitetul consideră că o strategie bazată pe inovare, stimulente și infrastructură (strategie „3I” – *innovation, incentives and infrastructure*) este modalitatea cea mai rentabilă de obținere a unei dezvoltări durabile.

1.14 În cadrul unei dezvoltări durabile a politicii UE în domeniul transporturilor și al planificării TEN-T, Comitetul recomandă realizarea unei analize a posibilităților de eliminare a obstacolelor nejustificate existente pentru modurile de transport, astfel încât să se utilizeze complet capacitatea existentă. Ar trebui încurajată o mai bună planificare a mobilității pentru a promova o atitudine compatibilă cu dezvoltarea durabilă. Provocarea constă în influențarea mobilității și a intensității transporturilor în economiile noastre.

1.15 Comitetul sprijină pe deplin abordarea Comisiei, prezentată în Cartea albă, referitoare la necesitatea de a mări gradul de coordonare la nivel european. Pentru îndeplinirea obiectivelor ambițioase stabilite pentru dezvoltarea TEN-T, în condițiile unor serioase restricții financiare, va fi necesară o politică europeană în materie de infrastructură integrată, coordonată corespunzător, de la etapa planificării strategice și până la implementarea finală a proiectelor individuale. Acum este timpul pentru rezultate.

2. Introducere

2.1 În contextul viitoarei Președinții poloneze a Consiliului Uniunii Europene din a doua jumătate a anului 2011, Comitetului i s-a solicitat, pe lângă alte subiecte, elaborarea unui avis exploratoriu pe tema „Dezvoltarea durabilă a politicii UE în domeniul transporturilor și planificarea TEN-T”.

2.2 Având în vedere importanța subiectului, necesitatea de a respecta dreptul fundamental de a beneficia de mobilitate și faptul că sectorul transporturilor generează 10 % din bogăția UE sub aspectul PIB și că asigură peste 10 milioane de locuri de muncă, precum și faptul că, în același timp, creșterea constantă a gradului de mobilitate creează restricții severe pentru sistemele de transport, ducând la blocaje în trafic, accidente și poluare, CESE a acceptat cu mult entuziasm solicitarea viitoarei Președinții poloneze.

2.3 Comisia Europeană a pregătit o nouă Carte albă privind transporturile, care prezintă planurile Comisiei Europene pentru următorul deceniu, prefigurând un sistem de transport diferit până în anul 2020, cu un spațiu european unic al transporturilor, piețe deschise, o infrastructură mai ecologică și tehnologii cu emisii reduse de carbon.

2.4 Un element important al acestui nou sistem de transport este rețeaua TEN-T. Acesta este motivul pentru care ar trebui să se acorde atât de multă atenție revizuirii orientărilor UE în acest domeniu.

2.5 Ca parte a procesului de revizuire a orientărilor TEN-T, Comisia propune dezvoltarea unei așa-numite rețele primare, acoperind rețele de transport de bază, globale și continue, precum și nodurile și legăturile strategice.

⁽²⁾ JO C 51 din 17.2.2011, p. 59 (Avisul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor pe tema „Mobilizarea investițiilor private și publice în vederea relansării economice și realizării unei transformări structurale pe termen lung: dezvoltarea parteneriatelor public-privat”).

2.6 Comisia susține că această coloană vertebrală a sistemului european integrat de transport ar contribui la rezolvarea problemelor constante legate de planificarea TEN-T. Soluționarea acestor probleme este urgentă, din cauza creșterii volumului traficului între statele membre, care se așteaptă a se dubla până în 2020.

2.7 Pentru UE, provocarea este de a formula o politică care, atunci când va fi pusă în aplicare, să poată combina ambițiile legate de o creștere economică sub forma dezvoltării transporturilor, de coeziune, de crearea de locuri de muncă și de dezvoltarea durabilă.

2.8 Pentru a face față acestei provocări, este util să analizăm motivele pentru care proiectele care au fost selectate în trecut nu au avut atât de mult succes precum era de așteptat.

2.9 În general vorbind, Comitetul, având în vedere rolul-cheie al TEN-T în crearea unei politici eficiente în domeniul transporturilor și a unei rețele de infrastructură continue în Uniunea Europeană, este de acord cu Comisia în privința relevanței următoarelor motive:

- rețeaua TEN-T de astăzi constă dintr-un ansamblu de secțiuni naționale, care sunt slab interconectate, secțiunile transfrontaliere care lipsesc și blocajele serioase afectând rețeaua de infrastructură;
- lipsa rețelelor interoperabile și continue în toate statele membre ale UE, mai ales în sectorul transportului feroviar, și în contextul punerii în aplicare a sistemelor de transport inteligente pentru toate modurile de transport;
- utilizarea în statele membre a normelor și standardelor de funcționare bazate pe tradiții de lungă durată și legislația care reprezintă o barieră pentru eficiența investițiilor de amploare în infrastructură. Comitetul propune ca aceste norme și standarde să fie definite având în vedere un nivel înalt de siguranță și de calitate;
- lipsa integrării intermodale, de exemplu absența rețelelor fizice integrate și buna funcționare a punctelor de transfer intermodale fac insuficiente capacitățile care permit operațiunile de transport intermodal;
- decalajele care persistă în ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii de transport între diferite state membre ale UE;
- lipsa unui acces suficient la transporturi în unele regiuni europene.

2.10 Pentru a ține seama de neajunsurile trecutului, principalele probleme care trebuie abordate pentru a beneficia de o rețea TEN-T funcțională, interoperabilă și intermodală sunt clare, și anume: realizarea unei rețele de înaltă calitate în toate statele membre, acordând o atenție specială secțiunilor transfrontaliere, blocajelor și nodurilor, promovând operațiunile comode prin

integrarea tuturor modurilor de transport și o funcționare fără probleme prin armonizarea normelor de funcționare, care ar trebui să asigure un nivel înalt de siguranță și de calitate.

2.11 O astfel de abordare ar contribui de asemenea la obiectivele mai generale ale politicii în domeniul transporturilor, susținând eficiența utilizării resurselor în Europa și provocările legate de climă.

3. Observații generale

3.1 CESE salută activitatea Comisiei cu privire la noua politică privind rețeaua transeuropeană de transport, care ar trebui să permită realizarea unei coeziuni economice și sociale între toate regiunile de pe teritoriul UE, inclusiv regiunile periferice, precum și ideea că acest lucru nu poate fi realizat decât cu o rețea de transport eficientă, care să le conecteze una de alta.

3.2 În acest context, Comitetul își exprimă convingerea că dezvoltarea și finalizarea progresivă a rețelei transeuropene de transport, ca bază infrastructurală pentru fluxurile de bunuri și pentru libera circulație a persoanelor în piața internă, rămân un obiectiv politic vital pentru UE și că vor apropia partea vestică și partea estică a Uniunii, creând astfel viitorul spațiu european unic al transporturilor.

3.3 Cel mai recent document oficial privind executarea programului TEN-T este evaluarea la jumătatea perioadei a programului multianual TEN-T 2007-2013, publicat în octombrie 2010. Aceasta conține o evaluare a 92 de proiecte, care reprezintă aproximativ două treimi din bugetul TEN-T total (5,3 miliarde EUR dintr-un total de 8,0 miliarde). Privind localizarea acestor proiecte, Comitetul constată cu regret că numai o foarte mică parte din acestea sunt situate în partea de est a Uniunii.

3.4 Unul dintre motive este insuficiența resurselor financiare în noile state membre. Un alt motiv este reprezentat de condițiile diferite care trebuie respectate atunci când se utilizează fondul de coeziune și cel social, față de situațiile în care se utilizează bugetul TEN-T. Comitetul recomandă realizarea unei analize cu privire la întârzierile în dezvoltarea infrastructurii în noile state membre, precum și cu privire la numărul redus de proiecte depuse și nivelul scăzut de execuție a bugetului TEN-T din noile state membre.

3.5 Comitetul subliniază că, dacă scopul urmărit de UE este acela de a crea o piață unică integrată a transporturilor în Europa, este necesară o schimbare radicală în structura financiară și în modul de selectare a proiectelor pentru rețeaua TEN-T. Provocarea constă în influențarea intensității transporturilor și a mobilității în economiile noastre.

3.6 Comitetul este conștient de faptul că, în cadrul Strategiei Europa 2020, dezvoltarea rețelei transeuropene de transport trebuie să țină seama de apariția unui sistem de transport eficient din punctul de vedere al resurselor, care să fie construit pe bază pe inovare și să abordeze schimbările climatice, sustenabilitatea socială și provocările legate de protecția mediului.

3.7 În această privință, Comitetul dorește să precizeze că a elaborat multe avize pe acest subiect în ultimii ani, cum ar fi avizele „TEN-T: reexaminarea politicii în domeniu”⁽³⁾, „Un viitor sustenabil pentru transporturi după 2010”⁽⁴⁾, „Ecologizarea transportului maritim și a transportului pe căi navigabile interioare”⁽⁵⁾, „Transportul rutier în 2020”⁽⁶⁾, „Rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv”⁽⁷⁾, „Facilitarea aplicării transfrontaliere a normelor în domeniul siguranței rutiere”⁽⁸⁾, „Strategie pentru punerea în aplicare a internalizării costurilor externe”⁽⁹⁾, „Promovarea transportului pe căile navigabile interioare – NAIADES”⁽¹⁰⁾, „Politica europeană a transporturilor în cadrul Strategiei de la Lisabona după 2010 și al Strategiei de dezvoltare durabilă”⁽¹¹⁾.

3.8 În avizul pe tema „TEN-T: revizuirea politicii în domeniu”, Comitetul concluzionează că „în ceea ce privește problematica emisiilor în creștere de CO₂ și a lipsurilor din infrastructură sau organizatorice în domeniul transportului de marfă, Comitetul se regăsește în viziunea Comisiei de a căuta soluții comode integrate pentru transportul de marfă, în vederea realizării de sinergii pentru utilizator”.

3.9 În avizul pe tema „Politica europeană a transporturilor în cadrul Strategiei de la Lisabona după 2010 și al Strategiei de dezvoltare durabilă”, CESE considera că, din cauza dependenței sectorului transporturilor de combustibilii fosili și a faptului că aceștia sunt limitați, viitoarea politică europeană în domeniul transporturilor trebuie să urmărească, păstrând totodată competitivitatea sectorului în contextul Strategiei 2020, următoarele patru obiective majore:

- promovarea modurilor de transport cu emisii reduse de CO₂;
- eficiența energetică;
- siguranța și independența aprovizionării;
- combaterea blocajelor din trafic.

3.10 Este evident că Europa se confruntă cu o dilemă: pe de o parte, dorește să creeze o piață unică și integrată a transporturilor pentru toate cele 27 de state membre, ceea ce necesită investirea unor sume enorme în infrastructură, deoarece infrastructura stă la baza solidarității, iar pe de altă parte există limitări, cum ar fi insuficiența resurselor bugetare și obiectivele de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor substanțe poluante.

3.11 CESE a făcut deja propuneri pentru rezolvarea acestei dileme, care au, de asemenea, un impact direct și tangibil asupra costurilor, în mai multe dintre avizele menționate mai sus: alegerea combustibililor celor mai ecologici și cu capacitatea cea mai mare de regenerare, care să reducă considerabil emisiile de CO₂, folosirea comodalității, introducerea conceptului de internalizare a costurilor externe pentru toate

modurile de transport și, în fine, dar nu în ultimul rând, introducerea altor instrumente financiare precum utilizarea atentă și selectivă a parteneriatelor public-privat în finanțarea TEN-T, ținând seama de nivelul diferit de experiență al statelor membre în utilizarea PPP și recunoscând necesitatea de a mobiliza instrumentele financiare ale UE (de exemplu, fondurile structurale, Fondul de coeziune, fondurile TEN, instrumentele BEI) ca parte a unei strategii de finanțare coerente, care să pună laolaltă fonduri UE, fonduri naționale publice, precum și fonduri private. CESE consideră că, pentru ca autoritățile publice să dispună de o libertate cât mai mare de a se angaja în PPP, trebuie revizuită definiția PPP din cadrul procedurilor Eurostat privind datoria publică și face trimitere în acest sens la unul din avizele sale precedente⁽¹²⁾.

3.12 CESE își exprimă preocuparea în legătură cu constrângerile financiare pentru proiectele TEN-T existente la nivel european, care ar putea descuraja statele membre să se implice în aceste proiecte. În consecință, CESE face trimitere la avizele sale în care consideră că ar trebui explorate noi surse de venituri publice⁽¹³⁾.

3.13 În ceea ce privește emisiile de CO₂, deși transporturile contribuie cu un procent important (24 %) la emisiile de CO₂ ale UE, Comitetul dorește să sublinieze că trebuie acordată o atenție deosebită dimensiunii urbane a transporturilor. Peste 70 % din populația UE trăiește în orașe, acestea fiind responsabile pentru un sfert din totalul emisiilor de CO₂ provenite din transporturi, iar ponderea acestora continuă să crească. Pentru ca transporturile să devină mai sustenabile, este clar că orașele trebuie să își asume responsabilitatea, lucru care trebuie sprijinit la nivel regional, național sau internațional. Pe de altă parte, în UE, transportul de marfă pe distanțe lungi se desfășoară în mare măsură pe coridoarele comodele majore. De aceea, eficientizarea și transformarea acestor coridoare în coridoare mai sustenabile trebuie să fie o prioritate. Ar trebui încurajată o mai bună organizare a mobilității pentru a promova o atitudine compatibilă cu dezvoltarea durabilă.

3.14 În ciuda faptului că UE are probleme de finanțare, că nivelul de acceptare la nivel local a unor infrastructuri noi este adesea scăzut și în ciuda impactului asupra mediului pe care îl au aceste investiții, este totuși nevoie de infrastructură nouă, pentru a completa lipsurile și pentru a soluționa problema blocajelor din rețeaua existentă. Aceste blocaje și lipsuri se găsesc mai ales în noile state membre.

3.15 În plus și având în vedere necesitatea de a îmbunătăți comodalitatea, Comitetul își exprimă convingerea că activitățile și banii trebuie în general concentrați pe nodurile sistemului de transport, cum ar fi platformele de transfer – deoarece ele provoacă din ce în ce mai mult blocaje, meritând, în consecință,

⁽³⁾ JO C 318, 23.12.2009, p. 101.

⁽⁴⁾ JO C 255, 22.9.2010, p. 110.

⁽⁵⁾ JO C 277, 17.11.2009, p. 20.

⁽⁶⁾ JO C 277, 17.11.2009, p. 25.

⁽⁷⁾ JO C 27, 3.2.2009, p. 41.

⁽⁸⁾ JO C 77 din 31.3.2009, p. 70.

⁽⁹⁾ JO C 317, 23.12.2009, p. 80.

⁽¹⁰⁾ JO C 318, 23.12.2006, p. 218.

⁽¹¹⁾ JO C 354, 28.12.2010, p. 23.

⁽¹²⁾ JO C 51 din 17.2.2011, p. 59-66 (Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor pe tema „Mobilizarea investițiilor private și publice în vederea relansării economice și realizării unei transformări structurale pe termen lung: dezvoltarea parteneriatelor public-privat”).

⁽¹³⁾ JO C 48 din 15.2.2011, p. 57-64 (Avizul Comitetului Economic și Social European pe tema „Redresarea economică: situația actuală și inițiative practice” și JO C 132 din 3.5.2011, p. 99-107 (Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european și Comunicarea Comisiei privind crearea unui spațiu feroviar unic european).

o atenție specială – și pe coridoarele dintre acestea. Sistemele de transport inteligente și tehnologia pot fi foarte utile, mai ales în orașe. Una dintre provocări este de a le răspândi și de a le integra în diferitele moduri de transport.

3.16 Revizuirea orientărilor TEN-T va trebui să trateze și blocajele și legăturile care lipsesc, în scopul de a încuraja o dezvoltare echilibrată și sustenabilă a infrastructurii de transport în toate regiunile Uniunii, cu precădere în partea de est, unde sunt încă insuficiente legături feroviare și rutiere de calitate și unde sunt încă necesare soluții comode pentru numărul mare de blocaje pe legăturile și nodurile existente.

3.17 Deși Comitetul susține ideea Comisiei referitoare la o strategie bazată pe o rețea primară pentru cele mai importante coridoare transfrontaliere, susține, de asemenea, ideea ca, în viitor, finanțările europene să continue să fie disponibile și pentru dezvoltarea întregii rețele, mai ales în statele membre eligibile pentru Fondul de coeziune, în condiții similare cu cele din cadrul actualei perspective financiare.

3.18 Această poziție este în concordanță cu ideea potrivit căreia coeziunea economică și socială nu poate fi realizată fără construirea tuturor elementelor lipsă din rețeaua TEN-T completă și fără îmbunătățirea, într-o manieră sustenabilă, a elementelor rețelei existente și viitoare aflate în stare proastă.

3.19 În ce privește siguranța, Comitetul dorește să atragă atenția în special asupra îmbunătățirii modului de concepere a infrastructurii, inclusiv a tunelelor.

3.20 CESE consideră că trebuie să se pună un accent mai mare pe transparență în execuția proiectelor TEN-T, nu numai în etapa consultărilor sau a selecției, ci și în etapa de realizare a lucrărilor. Recunoscând faptul că principala responsabilitate în această privință aparține guvernelor naționale, CESE încurajează Comisia să fie mai deschisă în dialogul cu partenerii naționali și să impună standarde mai înalte în materie de transparență în execuția proiectelor, furnizând publicului, în mod periodic, mai multe informații cu privire la situația fizică și financiară a fiecărui proiect.

4. Observații specifice

4.1 Comitetul consideră că dezvoltarea durabilă a politicii europene în domeniul transporturilor poate fi sprijinită semnificativ prin structurile de dialog social și/sau de dialog al părților interesate de la nivelul coridoarelor transeuropene de transport operaționale sau în curs de construire. CESE solicită reactivarea acestor tipuri de structuri.

4.2 În contextul introducerii unei noi rețele TEN-T, Comitetul „dorește să se țină seama în mod clar de așa-numita politică de vecinătate, adică de legăturile de transport către nordul, estul și sudul UE, sperând ca statele membre și Comisia să se concentreze în special asupra rețelei și nu asupra proiectelor de infrastructură individuale”. Pe această cale ar fi promovată și solidaritatea între statele membre.

4.3 În ceea ce privește planificarea viitoare a TEN-T, în avizul său pe tema „TEN-T: revizuirea politicii în domeniu” ⁽¹⁴⁾, Comitetul susține abordarea Comisiei, așa cum este formulată în Cartea verde, care pornește de la principiul că fiecare mod de transport să fie folosit în funcție de avantajele comparative ale acestuia, în cadrul unor lanțuri de transport comode, îndeplinind astfel un rol important în realizarea obiectivelor comunitare privind schimbările climatice. Obiectivul trebuie să rămână tranziția către cel mai ecologic lanț de transporturi posibil.

4.4 În această privință, Comitetul dorește să reamintească conceptul de „coridoare verzi”, care a fost introdus de Comisie în Planul de acțiune pentru transportul de marfă în 2007. Acest concept urmărește crearea unor soluții logistice comode sustenabile, cu reduceri documentate ale impactului asupra mediului și climei, un nivel înalt de siguranță, calitate și eficiență, prin intermediul unor platforme demonstrative de-a lungul coridoarelor internaționale pe care circulă fluxuri concentrate de bunuri. Comitetul dorește să lege acest concept de coridoarele rețelei primare comode de înaltă calitate ale TEN-T, care ar putea fi foarte potrivite pentru o astfel de dezvoltare, pe baza cooperării dintre partenerii publici și cei privați.

4.5 Comisia a declarat că sistemul actual trebuie transformat în mod radical. Noile state membre nu beneficiază de finanțarea UE în același mod ca „vechile” state membre. Pentru crearea unor condiții egale, trebuie dezvoltate noi modalități de finanțare.

4.6 Comitetul își exprimă rezerva cu privire la validitatea argumentelor utilizate de Comisie pentru a justifica alegerea proiectelor care vor fi finanțate. Comisia susține că „aceste proiecte ne ajută să ne pregătim viitoarele priorități în materie de transporturi: în special ecologizarea transporturilor, conectarea estului și vestului Europei și sprijinirea parteneriatelor public-privat”. Se pot exprima rezerve cel puțin în ceea ce privește îmbunătățirea conexiunilor dintre est și vest. Comitetul își exprimă, în același timp, dorința să se aibă în vedere și alte posibilități de finanțare decât PPP-urile.

4.7 Ideea Comisiei de a desemna coordonatori europeni în vederea consolidării cooperării internaționale, alături de accentul pus pe sprijinul pe termen lung în favoarea proiectelor de infrastructură celor mai importante, precum și crearea unei agenții executive, ar fi trebuit să contribuie la creșterea transparenței și ar fi trebuit să aibă o contribuție pozitivă la dezvoltarea TEN-T. Însă, atât analiza coordonatorilor europeni, precum și evaluarea multianuală a portofoliului confirmă că progresele realizate până în prezent sunt fragmentate, din cauza lipsei de cooperare și coordonare între statele membre.

4.8 Comitetul propune ca, pe baza rețelei TEN-T redefinite să fie semnate „contracte de program” între Uniunea Europeană și fiecare stat membru, care să definească angajamentele reciproce 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 se angajează să o realizeze în vederea asigurării bunei funcționări a principalelor rețele și a unui serviciu mai bun pentru

⁽¹⁴⁾ JO C 318, 23.12.2009, p. 101.

populație. Comitetul consideră că societatea civilă trebuie implicată în procesul de pregătire a acestor „contracte de program”, pentru a mări eficiența punerii în aplicare în continuare a proiectelor aprobate.

4.9 În evaluarea la jumătatea perioadei a portofoliului de proiecte TEN-T pentru perioada 2007-2013, Comisia concluzionează că din cele 92 de proiecte ale portofoliului, 21 sunt proiecte transfrontaliere, iar modul de transport care beneficiază de sprijinul cel mai important este transportul feroviar, urmat de căile navigabile interioare, Comisia menționând, în documentul intitulat „Noua politică privind rețeaua transeuropeană de transport”, că, în ansamblu, proiectele în domeniul transportului rutier, al celui aerian, precum și, într-o mai mică măsură, al celui maritim se desfășoară destul de bine în comparație cu transportul feroviar și cel pe căile navigabile interioare.

4.10 Comitetul sfătuiește Comisia să clarifice sensul conceptului de sustenabilitate. Pentru a putea estima dacă un proiect propus răspunde cerințelor de „sustenabilitate”, conținutul acestui concept trebuie să fie clar și să fie exprimat preferabil în termeni cantitativi.

4.11 Reținând acest lucru, Comitetul dorește să sublinieze că sustenabilitatea include – pe lângă contribuția fundamentală la creșterea economică – nu numai obiective ecologice, cum ar fi protecția climatică, aspectele legate de poluarea sonoră sau poluarea aerului, conservarea resurselor, dar și aspecte sociale din sectorul transporturilor cum ar fi drepturile salariaților, condițiile de muncă și condiții acceptabile pentru utilizarea transportului public în general, dar mai ales pentru persoanele în vârstă și persoanele cu handicap, ținând seama și de necesitatea de acces a persoanelor cu handicap la instalațiile fizice și la informație.

4.12 Comitetul ar dori să precizeze că susține o strategie bazată pe inovare, pe stimulente și pe infrastructură (așa-numita strategie „3 I” - *innovation, incentives and infrastructure*), ca fiind modalitatea cea mai rentabilă de a realiza o dezvoltare durabilă. În acest context:

— inovarea ar însemna dezvoltarea și punerea în aplicare „la sursă” a unui număr și mai mare de măsuri tehnice și practici de funcționare pentru reducerea impactului asupra mediului;

— stimulentele ar trebui să vizeze încurajarea introducerii rapide, în cadrul tuturor modurilor de transport, a celor mai bune practici și tehnologii disponibile;

— infrastructura ar trebui să asigure un trafic fluid și sigur, precum și eficiență, prin utilizarea infrastructurii existente, împreună cu investițiile adecvate în infrastructură nouă, menite să reducă blocajele și legăturile lipsă.

4.13 CESE constată că una dintre modalitățile de realizare a unei dezvoltări durabile a Uniunii Europene este o abordare integrată cu privire la rețelele transeuropene (TEN). Comitetul este convins că o abordare integrată a acestora ar permite accelerarea realizării rețelelor transeuropene planificate și reducerea costurilor de construcție aferente, spre deosebire de o abordare care nu ar ține seama de efectul sinergiilor posibile dintre diferitele tipuri de rețele ⁽¹⁵⁾.

4.14 Comitetul consideră că, având în vedere crizele economice din Europa și bugetul limitat pentru TEN-T, este necesară cooperarea și coordonarea privind finanțarea TEN-T între diferitele instrumente financiare existente, precum și identificarea unor noi surse de finanțare și mecanisme de credit.

4.15 Comitetul sprijină pe deplin abordarea Comisiei, prezentată în Cartea albă, în ceea ce privește necesitatea de a mări gradul de coordonare la nivel european. Pentru realizarea obiectivelor ambițioase stabilite pentru TEN-T, în condițiile unor serioase restricții financiare, va fi necesară o politică europeană în materie de infrastructură integrată, coordonată corespunzător la nivel european, de la etapa planificării strategice și până la implementarea finală a proiectelor individuale.

4.16 În opinia CESE, Cartea albă vine la un moment foarte potrivit și va trebui să permită formularea unui mesaj politic ferm în contextul viitoarei revizuirii a bugetului UE. Finanțarea viitoare a dezvoltării infrastructurii de transporturi a UE trebuie să abordeze ambițiile realiste de a crea un spațiu european unic al transporturilor în cel mai scurt timp cu putință.

Bruxelles, 15 iunie 2011.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Staffan NILSSON

⁽¹⁵⁾ JO C 204 din 9.8.2008, p. 25 (Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei „Rețelele transeuropene: spre o abordare integrată”).