

## Avizul Comitetului Economic și Social European privind revizuirea politicii de împrumuturi a BEI în sectorul transporturilor (aviz din proprie inițiativă)

(2011/C 318/09)

Raportor general: **dl Jan SIMONS**

La 5 mai 2011, în conformitate cu articolul 29 alineatul (2) din Regulamentul său de procedură, Comitetul Economic și Social European a hotărât să elaboreze un aviz din proprie inițiativă cu privire la

*Revizuirea politicii de împrumuturi a Băncii Europene de Investiții în sectorul transporturilor.*

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională a fost însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă.

Având în vedere caracterul urgent al lucrărilor, în conformitate cu articolul 59 din Regulamentul său de procedură, Comitetul Economic și Social European l-a numit pe dl Simons raportor general în cadrul celei de-a 473-a sesiuni plenare din 13 și 14 iulie 2011 (ședința din 13 iulie) și a adoptat prezentul aviz cu 123 de voturi pentru și 3 abțineri.

### 1. Concluzii și recomandări

1.1 Sectorul transporturilor este foarte important pentru BEI, iar reciproca este la fel de adevărată. În 2010, BEI a împrumutat 63 de miliarde EUR, din care sectorul transportului a beneficiat de 13,2 de miliarde, adică 21 % din suma totală.

1.2 Dat fiind că, în scurt timp, Comisia va prezenta noi orientări pentru rețelele transeuropene de transport (TEN-T), este important să-și acorde politicile cu BEI în ce privește modul de finanțare optimă a rețelei de infrastructură de bază și a proiectelor individuale, în contextul obiectivelor formulate în Cartea albă prezentată la 28 martie 2011.

1.3 Comitetul consideră că prin această prismă trebuie privită și revizuirea politicii de împrumuturi în domeniul transporturilor, publicată în 2007 de BEI. Dat fiind că, în Cartea albă, accentul este pus în mult mai mare măsură pe eforturile care trebuie depuse în domeniul dezvoltării durabile (precum reducerea – până în 2050 – cu cel puțin 60 % a emisiilor de gaze cu efect de seră, în raport cu nivelul din 1990), criteriul durabilității va deveni mai important în proiectele care necesită finanțare decât a fost până acum.

1.4 Comitetul este de acord cu BEI asupra faptului că, la acordarea de împrumuturi, primul principiu călăuzitor este reprezentat de eforturile de satisfacere cât mai rațională, mai economică și mai durabilă a nevoii de transport. Pentru aceasta, este nevoie de o combinație de soluții pentru toate modurile de transport, în conformitate cu principiul comodalității și cu internalizarea costurilor externe, elemente ce se constituie în premise pentru lanțurile logistice.

1.5 Comitetul dorește să sublinieze că BEI trebuie să acționeze neutru și obiectiv, indiferent de modul de transport analizat. În special pentru distanțele mai lungi este nevoie de o comodalitate eficientă și reală, pentru a se exploata la maximum avantajele fiecărui mod de transport luat în considerare.

1.6 Comitetul este pe deplin de acord cu cel de-al doilea principiu călăuzitor, dezvoltarea TEN-T.

1.7 Comitetul ar dori ca al treilea principiu călăuzitor utilizat de BEI în orientări și criteriile de selecție, și anume prioritatea dată proiectelor din sectorul feroviar, din circulația urbană, din navigația interioară și din sectorul maritim, să nu țină seama de modurile de transport în sine, ci mai degrabă de lanțurile logistice respective, astfel încât să genereze beneficii maxime în ceea ce privește reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

1.8 În ceea ce privește finanțarea proiectelor de cercetare, dezvoltare și inovare, Comitetul consideră că abordarea corectă este cea a finanțării proiectelor în care este prezentă componenta combaterii emisiilor la sursă.

1.9 În reevaluarea directivelor pentru atribuirea facilităților de credit, Comitetul consideră că BEI va trebui să acorde o atenție prioritară obținerii unei priviri de ansamblu asupra lanțurilor logistice, nodurile de transport, precum porturile maritime, aeroporturile și terminalele multimodale, jucând în acest context o importanță esențială ca centre logistice.

1.10 Într-un context tensionat, determinat, pe de o parte, de obiectivul ambițios de reducere până în 2050 a emisiilor de gaze cu efect de seră cu 60 % și, pe de altă parte, de criza financiară, Comitetul consideră că una din mizele acestei situații constă și în găsirea altor forme de finanțare publică și privată, cum sunt parteneriatele public-privat, fie chiar și selectiv, în maniera descrisă la punctul 4.6.3.

1.11 Pentru un răspuns amănunțit la cele trei întrebări specifice ale BEI, Comitetul face referire la numeroasele sale avize, subsumate la punctul 4.7 și următoarele.

### 2. Introducere

2.1 Banca Europeană de Investiții (BEI) a fost creată, odată cu CESE, în 1958, prin Tratatul de la Roma, ca organ al Uniunii Europene ce finanțează proiecte prin care pot fi realizate obiectivele acesteia. BEI împrumută ea însăși ieftin bani, acordând, la rândul său, împrumuturi băncilor și întreprinderilor.

2.2 BEI are un așa-numit rating AAA („Triple A-rating”), care îi permite să împrumute bani de pe piețele de capital la o rată scăzută a dobânzii. Ca atare, BEI poate acorda la rândul său împrumuturi în condiții favorabile, în diferite moduri:

- acordă împrumuturi directe întreprinderilor sau altor entități, pentru finanțarea unor mari proiecte (al căror buget depășește 25 de milioane EUR);
- acordă împrumuturi băncilor și altor creditori care, la rândul lor, acordă împrumuturi pentru proiecte mai mici, accentul căzând în acest caz pe întreprinderile mici și mijlocii;
- poate garanta împrumuturi, astfel încât finanțatorii să nu fie expuși riscurilor.

2.3 În ceea ce privește execuția proiectelor și controlul resurselor financiare alocate, BEI a stabilit relații strânse de cooperare cu sistemul bancar internațional și cu alte instituții ale UE.

2.4 În condițiile unei puternice interdependențe, instituțiile UE invită în mod regulat BEI în scopul discutării și armonizării politicilor. Astfel, BEI este asociată la pregătirea ședințelor Consiliului de Miniștri și participă la lucrările anumitor comisii ale Parlamentului European. De asemenea, există o concertare constantă cu Comisia Europeană.

2.5 Acționarii BEI sunt statele membre ale Uniunii Europene. Acestea subscriu împreună la capitalul băncii, în funcție de o grilă de repartizare care oglindește importanța lor economică în cadrul Uniunii.

2.6 În 2010, BEI a acordat împrumuturi în valoare totală de peste 63 de miliarde EUR, din care 21 % (13,2 miliarde EUR) sectorului transportului. În perioada 2006-2010, împrumuturile acordate de Banca Europeană de Investiții sectorului transporturilor reprezentau 23,7 % din total. BEI este cel mai mare finanțator de proiecte TEN-T după statele membre.

2.7 În 2007, BEI a publicat un document intitulat *Revizuirea politicii de împrumuturi a BEI în sectorul transporturilor*, în care enunța principii generale și criteriile de selecție care să-i permită să țină seama mai bine de preocupările legate de consecințele schimbărilor climatice și să răspundă în același timp nevoilor tot mai mari de mobilitate. În acest document se arată, de asemenea, utilitatea evaluării regulate a politicii de împrumuturi în sectorul transporturilor, dată fiind dinamica evoluției acestei politici.

2.8 Dat fiind că, la 28 martie 2011, Comisia a publicat Cartea albă, urmând să prezinte în curând orientările revizuite pentru proiectele TEN-T, armonizarea politicii de împrumuturi a BEI în sectorul transporturilor cu acestea devine și mai importantă.

2.9 BEI a semnalat, și ea, acest lucru și a adresat publicului o solicitare de consultare. Pe lângă principiile directoare actuale, BEI este interesată mai ales în legătură cu următoarele trei întrebări:

2.9.1 Cum poate contribui BEI mai bine la realizarea obiectivului de creștere inteligentă, bazată pe cunoaștere și inovare? Banca are în vedere în acest sens mai cu seamă influența noilor tehnologii asupra transporturilor.

2.9.2 Cum poate contribui BEI mai eficient la îndeplinirea obiectivului de creștere durabilă și la apariția unei economii mai eficiente în utilizarea resurselor, mai ecologice și mai competitive? Este vorba mai ales de ameliorarea mobilității durabile, prin reducerea congestiilor de circulație și, în același timp, a poluării și prin promovarea eficienței energetice și a utilizării energiilor regenerabile.

2.9.3 Cum poate contribui BEI mai eficient la realizarea obiectivului de creștere ce favorizează incluziunea (tuturor) și cum se poate îmbunătăți ocuparea forței de muncă și coeziunea socială și teritorială? Banca vizează mai ales punctele de strângere a traficului, infrastructura transfrontalieră, nodurile intermodale, precum și dezvoltarea urbană, regională și a regiunilor periferice.

### 3. Observații generale

3.1 Comitetul consideră că armonizarea timpurie și regulată între organele politice și consultative ale UE și BEI este utilă și necesară, salutând de aceea decizia BEI de a solicita CESE să elaboreze un aviz din proprie inițiativă privind revizuirea politicii de finanțare din sectorul transporturilor.

3.2 Concluziile Cărții albe menționează că politica în domeniul transporturilor trebuie să promoveze competitivitatea acestora, răspunzând totodată obiectivului din acest sector de reducere până în 2050 cu cel puțin 60 % a emisiilor de gaze cu efect de seră în raport cu anul 1990. Pentru 2030, obiectivul urmărit este reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 20 % în raport cu anul 2008. În opinia Comitetului, aceasta înseamnă eforturi considerabile pentru a atinge aceste obiective și că, în domeniul dezvoltării durabile, va trebui căutată o finanțare pentru proiecte cu beneficii potențiale foarte promițătoare în planul durabilității. Aceste elemente sunt expuse amănunțit în documentul Grupului de studiu TEN/454 privind Cartea albă „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”;

3.3 În general, Comitetul consideră pertinente actualele orientări (din 2007) pe care BEI le utilizează pentru a acorda împrumuturi în domeniul transporturilor. Primul principiu călăuzitor este reprezentat de eforturile de satisfacere cât mai rațională, mai economică și mai durabilă a nevoii de transport. Aceasta presupune un evantai de soluții care cuprinde toate modurile de transport. Comitetul consideră că această practică este conformă cu principiul comodalității, la care subscrie, și care reprezintă acum și va constitui și în viitor punctul de plecare pentru lanțurile logistice și pentru internalizarea costurilor, fiind „esențială păstrarea sprijinului actual din

partea societății în ansamblu, dar mai ales din partea modurilor de transport, în favoarea unui sistem obiectiv, general aplicabil, transparent și inteligibil”<sup>(1)</sup>).

3.4 Totuși, Comitetul consideră că poate fi justificată finanțarea unui mod de transport anume, dacă se dovedește că rezultatele acestuia sunt cele mai economice, mai durabile, mai sigure și mai sociale din lanțul logistic respectiv.

3.5 În consecință, Comitetul consideră că BEI trebuie să continue să acționeze neutru și obiectiv în raport cu oricare din modurile de transport. În conformitate cu cele menționate în Cartea albă, pe distanțe lungi este de dorit să fie disponibil un transport multimodal eficient și cu rezultate bune, în contextul căruia se fructifică la maximum toate avantajele fiecărui mod transport luat în considerare.

3.6 Pentru distanțele mai lungi, Comisia consideră că este nevoie de înființarea unor coridoare speciale pentru transportul de marfă, care optimizează transportul în termeni de consum de energie și de emisii și reduc la minimum poluarea și care rămân în același timp atractive datorită fiabilității lor, limitării blocajelor și costurilor scăzute pe plan operațional și administrativ. Comitetul poate subscrie la această perspectivă, dar dorește extinderea conceptului și crearea unor coridoare similare pentru transportul de pasageri.

3.7 Al doilea principiu călăuzitor utilizat de BEI în acordarea de împrumuturi este reprezentat de dezvoltarea TEN-T. Este vorba în acest context de investiții pe termen lung, de importanță mare pentru realizarea unui sistem de transport eficient în UE. Comitetul acordă, la rândul lui, o mare importanță realizării și extinderii rețelei TEN-T.

3.8 Al treilea principiu călăuzitor al acțiunii BEI este prioritatea dată proiectelor din sectorul feroviar, din circulația urbană, din navigația interioară și din sectorul maritim, datorită faptului că investițiile în proiectele din aceste sectoare ar fi cele mai profitabile în termeni de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pe unitate de transport. Comitetul atrage atenția asupra faptului că nu atât mijlocul de transport în sine, cât tocmai lanțurile logistice respective trebuie să constituie firul călăuzitor al reducerii emisiilor. Concentrarea doar asupra modului de transport nu este compatibilă cu ideea comodalității, cu alte cuvinte cu consolidarea tuturor modurilor de transport, astfel încât să se obțină o cooperare între diversele moduri în cadrul lanțurilor logistice, mai ales pentru distanțele lungi.

3.9 În ceea ce privește atenția acordată de BEI activităților de cercetare, dezvoltare și inovare și mijloacele alocate de aceasta, de convență cu constructorii de vehicule, Comitetul consideră că abordarea justă este de a se combate emisiile la sursă, ceea ce presupune luarea în considerare a eficienței energetice și a aspectelor de securitate.

3.10 Nevoia de resurse financiare sporește considerabil din cauza unor fenomene precum îmbătrânirea populației europene, penuria crescândă de combustibili fosili, creșterea constantă a

gradului de urbanizare, schimbările climatice sau generalizarea globalizării. Ca atare, Comitetul consideră că BEI preconizează pe bună dreptate elaborarea unei strategii coerente de finanțare, în care formele de finanțare publică și cele private se completează reciproc. De asemenea, se pledează pentru internalizarea costurilor externe ale fiecărui mod de transport, în conformitate cu principiul după care poluatorul/utilizatorul plătește costurile pe care le provoacă, și, desigur, pentru reinvestirea profitului în combaterea acestor costuri externe, care trebuie să reprezinte scopul ultim al internalizării<sup>(2)</sup>.

#### 4. Observații specifice

4.1 Comitetul pledează pentru o atenție mai mare acordată atât rețelelor, cât și rolului crucial jucat de nodurile de transport, precum porturile maritime, aeroporturile și terminalele multimodale, în calitate de centre logistice care necesită legături eficiente cu hinterlandul, și susține punctul de vedere al BEI, confirmat în Cartea albă, conform căruia o abordare comodală eficientă și efectivă reprezintă opțiunea care va contribui cel mai mult la reducerea pierderilor de energie și a emisiilor.

4.2 În ceea ce privește criteriile de finanțare a infrastructurii TEN, pe lângă optimizarea fluxului de transport, trebuie evidențiat mai mult randamentul ce trebuie obținut în materie de consum energetic și de emisii, luându-se în considerare în acest context extinderea rețelei TEN-T la țările vecine ale UE.

4.3 La elaborarea unui nou cadru privind finanțarea infrastructurii, finalizarea rețelei TEN-T trebuie să fie prioritară, atât strategiile de investiții în proiectele TEN-T, cât și fondurile structurale și de coeziune trebuind să fie luate în considerare în acest cadru. În opinia Comitetului, este necesară îmbunătățirea coordonării dintre Fondul de coeziune, fondurile structurale și cel de investiții în sectorul transporturilor, astfel încât fondurile comunitare să fie utilizate în mod optim.

4.4 Costurile estimate ale investițiilor necesare în infrastructură, pentru a se răspunde nevoilor din transporturi, se ridică, conform Cărții albe publicate de Comisie la 28 martie 2011, la suma de 1,5 trilioane EUR (pentru perioada 2010-2030). Din această sumă, realizarea rețelei TEN-T va necesita investiții de aproximativ 550 miliarde EUR până în 2020, dintre care 215 miliarde ar urma să fie alocate eliminării principalelor blocaje din infrastructură.

4.5 Din perspectivă tehnologică, Comitetul consideră că trebuie acordată atenție mai ales finanțării proiectelor de reducere la sursă a emisiilor de substanțe nocive, prin intermediul investițiilor orientate spre cercetare și dezvoltare. Aceasta ar trebui să se întâmple și în cazul cercetării îndreptate spre căutarea de forme alternative de combustibili, care să înlocuiască combustibilii fosili.

4.6 CESE este conștient de tensiunea care există între, pe de o parte, obiectivul ambițios formulat în Cartea albă, de reducere cu 60 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2050, și eforturile financiare considerabile care sunt necesare pentru a atinge acest obiectiv și, pe de altă parte, criza financiară care îndrumă la prudență în politica financiară.

<sup>(1)</sup> JO C 317, 23.12.2009, p. 80-83 și JO C 255, 22.9.2010, p. 92-97.

<sup>(2)</sup> JO C 317, 23.12.2009, p. 80-83.

4.6.1 Cu toate acestea, CESE consideră că această situație oferă, în același timp, ocazia îmbunătățirii alocării resurselor financiare disponibile și, totodată, reprezintă oportunitatea dezvoltării altor forme de finanțare publică și privată.

4.6.2 În acest sens, poate fi concepută participarea la elaborarea unor noi instrumente financiare pentru sectorul transporturilor, în care ar putea juca un rol investitori precum fondurile de pensii și societățile de asigurări.

4.6.3 Astfel, CESE recomandă utilizarea judicioasă și selectivă a parteneriatelor public-privat (PPP) pentru finanțarea TEN-T, dat fiind că nu toate statele dispun de aceeași experiență în materie de PPP și că instrumentele financiare ale UE (fonduri structurale, cele de coeziune, TEN-T, BEI) trebuie mobilizate ca elemente ale unei strategii coerente de finanțare în care atât resursele publice, cât și cele private, fie ele europene sau naționale, să fie puse în comun. Pentru ca autoritățile publice să aibă libertatea de a încheia PPP, CESE reamintește poziția sa, conform căreia trebuie adaptată definiția PPP în procedurile Eurostat privitoare la datoria suverană<sup>(3)</sup>.

4.7 În ceea ce privește întrebările specifice pe care le pune BEI (cf. punctul 2.9 și următoarele), Comitetul dorește să facă trimitere la avizele sale anterioare asupra acestei teme, în cele ce urmează fiind menționate cele mai relevante puncte.

4.7.1 În ceea ce privește prima întrebare (*contribuțiile la creșterea mai inteligentă* aduse de cunoaștere și inovare și influența noilor tehnologii asupra transporturilor), trebuie ținut seama mai ales de:

— **TEN/419** („Calea spre utilizarea pe scară mai largă a vehiculelor electrice”)<sup>(4)</sup>, punctul 1.1: o mai mare pătrundere pe piață a automobilelor electrice, pentru a contribui la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de sectorul transporturilor; punctul 1.6: CESE îndeamnă Uniunea Europeană să promoveze și sprijine această tranziție vitală;

— **TEN/382** („Implementarea sistemelor de transport inteligente”)<sup>(5)</sup>, punctul 1.7: Comitetul subliniază că, pentru a construi această infrastructură, trebuie să existe siguranța unei finanțări adecvate, asigurate de Comunitate, de statele membre și de sectorul privat.

— **TEN/362** („Strategia europeană de cercetare marină și maritimă”)<sup>(6)</sup>, punctul 1.10: Comisia ar trebui, în documentele elaborate în continuarea comunicării, să lanseze

propuneri de sprijinire a anumitor domenii din cadrul cercetării științifice marine și maritime care nu sunt incluse în strategia europeană de cercetare, prin fonduri prevăzute în acest sens; punctul 3.6.4: crucială este și coordonarea dintre fondurile structurale, programul-cadru și celelalte surse de finanțare;

— **TEN/335** („Emisiile provenite din transportul rutier – măsuri concrete pentru depășirea situației de stagnare”)<sup>(7)</sup>.

4.7.2 Cât privește a doua întrebare (*creșterea durabilă și eforturile în vederea unei economii mai eficiente din punct de vedere energetic, mai ecologice și mai competitive*), avizele relevante sunt următoarele:

— **TEN/ 399-400**, („Un viitor sustenabil pentru transporturi/ politica europeană în domeniul transporturilor după 2010”)<sup>(8)</sup>, punctul 2.8, prima liniuță: va crește puternic ponderea persoanelor vârstnice, un alt comportament legat de călătorii, utilizarea de către societate a mai multor resurse publice pentru asistență sanitară și pensii, ceea ce va limita pe viitor resursele publice disponibile pentru transport; punctul 4.15: se impun schimbări masive ale investițiilor în infrastructură;

— **TEN/412** („Politica europeană de transport/Strategia de la Lisabona și Strategia de dezvoltare durabilă”)<sup>(9)</sup>, punctul 1.5: trebuie stabilite noi linii directoare privind rețeaua transeuropeană de transport sau stimulente prin instrumentele Băncii Europene de Investiții; punctul 1.8: soluții care necesită opțiuni politice hotărâte, cu repercusiuni financiare mai importante etc.;

— **TEN/297** („Mixul energetic în transporturi”)<sup>(10)</sup>, punctul 5.4: subvențiile acordate transporturilor, a căror valoare se ridică la o sumă cuprinsă între 270 și 290 de miliarde EUR; punctul 8.13: Comisia Europeană a prevăzut 470 de milioane EUR pentru înființarea întreprinderii comune *Pile de combustie și hidrogen*; punctul 8.15: Proiectul *Zero Regio*, cofinanțat de Comisia Europeană, care constă în construirea și experimentarea a două infrastructuri inovatoare;

— **TEN/376** („Transportul rutier în 2020: așteptările societății civile organizate”)<sup>(11)</sup>, punctul 1.9: realizarea infrastructurii necesare; punctul 4.2: vor trebui întreprinse eforturi pentru realizarea sau îmbunătățirea (eliminarea blocajelor) infrastructurii fizice;

— **TEN/336** („Consecințele sociale ale evoluției binomului transporturi-energie”)<sup>(12)</sup>, punctul 1.2.5: extinderea mecanismului de finanțare cu partajarea riscurilor (MFPR);

<sup>(3)</sup> JO C 51, 17.2.2011, p. 59-66 (Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, 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”).

<sup>(4)</sup> JO C 44, 11.2.2011, p. 47-52.

<sup>(5)</sup> JO C 277, 17.11.2009, p. 85-89.

<sup>(6)</sup> JO C 306, 16.12.2009, p. 46-50.

<sup>(7)</sup> JO C 317, 23.12.2009, p. 22-28.

<sup>(8)</sup> JO C 255, 22.9.2010, p. 110-115.

<sup>(9)</sup> JO C 354, 28.12.2010, p. 23.

<sup>(10)</sup> JO C 162, 25.6.2008, p. 52-61.

<sup>(11)</sup> JO C 277, 17.11.2009, p. 25-29.

<sup>(12)</sup> JO C 175, 28.7.2009, p. 43-49.

- **TEN/262** („Logistica transporturilor de mărfuri în Europa – mobilitate durabilă”) <sup>(13)</sup>, punctul 1.3: trebuie disponibile resursele financiare necesare optimizării rețelei fizice; punctul 4.5.5: este necesară creșterea finanțării pentru construirea rețelelor transeuropene; punctul 4.5.6: sistemul de finanțare mixtă pentru construcția și întreținerea infrastructurilor;
- **TEN/440** („Programul de susținere a continuării dezvoltării unei politici maritime integrate”) <sup>(14)</sup>, punctul 2.9: implementarea politicii maritime integrate este în pericol din cauza insuficienței fondurilor pentru finanțarea acțiunilor necesare; punctul 2.10: instituirea unui program de sprijinire a continuării dezvoltării politicii maritime integrate;
- **TEN/427** („Asistența financiară comunitară pentru proiecte în domeniul energiei”) <sup>(15)</sup>, punctul 1.1: ideea utilizării fondurilor europene cu efect multiplicator, în vederea accelerării punerii în practică a investițiilor din domeniul eficienței energetice și al energiei din surse regenerabile; punctul 2.2: crearea unui instrument financiar special, destinat promovării finanțării inițiativelor în materie de energie din surse regenerabile;
- **TEN/404** („IMM-urile și politica energetică a UE”) <sup>(16)</sup>, punctul 1.2: promovarea finanțării investițiilor și crearea unor sinergii financiare UE-state membre-organizații de întreprinderi; punctul 1.3: promovării inovării și a finanțării investițiilor la nivelul programelor regionale;
- **TEN/366** („Integrarea politicilor de transport și de amenajare a teritoriului pentru un transport urban mai durabil”) <sup>(17)</sup>, punctul 5.2: UE a pus la dispoziție resurse de finanțare a investițiilor prin fondurile structurale și de coeziune și prin Banca Europeană de Investiții; punctul 5.3: schimbările climatice și problemele aduse de acestea necesită un nou efort colectiv din partea UE;
- **TEN/381** („Rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv”) <sup>(18)</sup>, punctul 4.1.2: un rol important în facilitarea aplicării instrumentelor de asistență comunitară pentru dezvoltarea unei rețele feroviare europene pentru transport de marfă competitiv, prin cofinanțarea creării de coridoare de transport feroviar de marfă din bugetul alocat rețelelor transeuropene de transport (TEN-T), din Fondul European de Dezvoltare Regională, din Fondul de Coeziune, precum și din împrumuturi de la BEI;
- și teritorială), CESE și-a exprimat, de asemenea, poziția în avizele sale. În acest sens, se face trimitere îndeosebi la:
- **TEN/276** („Transportul în zonele urbane și metropolitane”) <sup>(19)</sup>, punctul 4.1: Comitetul invită Comisia să revizuiască reglementările privind alocarea de fonduri pentru măsurile de dezvoltare regională; punctul 4.5: ar fi extrem de util un program european concret de sprijinire a mobilității și a dezvoltării urbane;
- **TEN/445** („Aspectele sociale ale politicii UE în domeniul transporturilor”) <sup>(20)</sup>, punctul 1.10.1: Se recomandă sprijin financiar din partea UE pentru măsuri în domeniul infrastructurii, cum ar fi zone de parcare în transportul rutier de marfă și stații de tren, metrou, tramvai și autobuz de bună calitate;
- **TEN/397** („Politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018”) <sup>(21)</sup>, punctul 7.1: ar trebui să se investească mai mult în îmbunătățirea infrastructurilor portuare și a conexiunilor cu hinterlandul, ținându-se seama de aceste aspecte la revizuirea TEN-T;
- **TEN/320** („Cartea verde - Către o nouă cultură a mobilității urbane”) <sup>(22)</sup>, punctul 1.5: CESE susține utilizarea achizițiilor ecologice în cadrul procedurilor de achiziții publice din domeniul infrastructurii finanțate prin programe europene și îndeamnă la eliminarea obstacolelor existente; punctul 4.25, unde se pune următoarea întrebare: *ce valoare adăugată ar putea aduce, pe termen lung, susținerea europeană specifică pentru finanțarea transportului urban curat și eficient din punct de vedere energetic?*
- **TEN/401** („Promovarea locurilor de muncă ecologice și durabile în cadrul pachetului energie/climă al UE”) <sup>(23)</sup>, punctul 6.3: CESE propune constituirea unui Fond suveran european, garantat de BEI, cu resurse specifice care ar trebui furnizate de sistemul băncilor centrale și de BCE, în scopul îndeplinirii obiectivelor eficienței energetice și economisirii de energie (un fel de Plan Marshall european); punctul 6.4: BEI ar trebui să se ocupe de gestionarea fondului;
- **TEN/414** („Planul de acțiune privind mobilitatea urbană”) <sup>(24)</sup>, punctul 1.10: CESE recomandă o canalizare mai precisă a fondurilor structurale și de coeziune, prin crearea unui instrument financiar specific pentru promovarea mobilității urbane; punctul 4.4.4: se pledează pentru raționalizarea surselor europene de finanțare existente;
- 4.7.3 În ceea ce privește întrebarea a treia (*creșterea favorabilă incluziunii și, în special, ocuparea forței de muncă și coeziunea socială*

<sup>(13)</sup> JO C 168, 20.7.2007, p. 63-67.

<sup>(14)</sup> JO C 107, 6.4.2011, p. 64-67.

<sup>(15)</sup> JO C 48, 15.2.2011, p. 165-166.

<sup>(16)</sup> JO C 44, 11.2.2011, p. 118-122.

<sup>(17)</sup> JO C 317, 23.12.2009, p. 1-6.

<sup>(18)</sup> JO C 317, 23.12.2009, p. 94-98.

<sup>(19)</sup> JO C 168, 20.7.2007, p. 77-86.

<sup>(20)</sup> TEN/445 – CESE1006/2011 – încă nepublicat în JO.

<sup>(21)</sup> JO C 255, 22.9.2010, p. 103-109.

<sup>(22)</sup> JO C 224, 30.8.2008, p. 39-45.

<sup>(23)</sup> JO C 44, 11.2.2011, p. 110-117.

<sup>(24)</sup> JO C 21, 21.1.2011, p. 56-61.

- **TEN/388** („TEN-T: Reexaminarea politicii în domeniu”) <sup>(25)</sup>, punctul 2.6: din 1996 s-au făcut investiții de aproximativ 400 de miliarde EUR în proiecte de interes public; punctul 2.7: investițiile care rămân de realizat sunt estimate la 500 de miliarde de euro; punctul 3.4: Comitetul recomandă ca mijloacele financiare să reflecte ambițiile, și nu viceversa; punctul 3.16: În opinia CESE, pentru ca mijloacele financiare ale UE să fie utilizate mai eficient și mai practic, ar trebui constituită o structură specifică, responsabilă de coordonarea alocării resurselor.

Bruxelles, 13 iulie 2011

*Președintele*  
Comitetului Economic și Social European  
Staffan NILSSON

---

<sup>(25)</sup> JO C 318, 23.12.2009, p. 101-105.